

Selvitys kuorma-autoliikenteelle tarvittavista pysäköinti- ja levähdysalueista Uudenmaan tiepiirin alueella

Tiehallinnon selvityksiä 32/2006



Selvitys kuorma-autoliikenteelle tarvittavista pysäköinti- ja levähdysalueista Uudenmaan tiepiirin alueella

Tiehallinnon selvityksiä 32/2006

Tiehallinto

Helsinki 2006

Kannen kuva: Pekka Räty, Nummenniityn levähdysalue valtatiellä 3

ISSN 1457-9871
ISBN 951-803-742-6
TIEH 3201008

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)
ISSN 1459-1553
ISBN 951-803-743-4
TIEH 3201008-v

Edita Prima Oy
Helsinki 2006

Julkaisua myy/saatavana:
asiakaspalvelu.prima@edita.fi
Faksi 020 450 2470
Puhelin 020 450 011



Painotuote

Tiehallinto

Uudenmaan tiepiiri
Opastinsilta 12 A
PL 70
00521 HELSINKI
Puhelinvaihde 0204 22 11

Asiasanat: Kuorma-autot, levähdysalueet
Aiheluokka: 12, 311

TIIVISTELMÄ

Maantiekuljetukset ovat tärkeitä yhteiskunnan toimintoja ja taloudellista kilpailukykyä ylläpitävä elementti. Ilman tätä logistiikkaketjun osaa yhteiskunta ei toimi. Kuljetuskaluston koon ja kuljetusten määrän kasvu lisää yhteiskunnan paineita ottaa raskaan liikenteen tarpeet nykyistä enemmän huomioon.

Kuljettajien työaikalainsäädännöllä sekä työturvallisuuslailla pyritään varmistamaan liikenneturvallisuuden säilyminen sekä kuljettajille inhimilliset työ- ja lepoajat. Em. lait vaikuttavat oleellisesti kuljetusrytmiin. Usein näiden kuljettajien hyväksi laadittujen lakien toteuttaminen jääkin kuljettajan omalle vastuulle. Samalla hän kuitenkin vastaa myös kuljetuksen pysymisestä aikataulussa. Jos ajo- ja lepoaikasäädöksiä rikotaan, vastuu on kuljettajan, mutta myös yrityksen johto voi joutua vastaamaan rikkomuksesta.

EU:n säädösten tultua voimaan ajo- ja lepoaikasäädösten valvontaan kiinnitetään entistä enemmän huomiota. Ajo- ja lepoaikasäädökset koskevat myös ulkomaalaisia maantiekuljetuksia Suomessa, vaarallisten aineiden kuljetuksia ja erikoiskuljetuksia. Vaarallisten aineiden ja erikoiskuljetusten vaatimukset on otettava huomioon levähdysaluejärjestelyissä.

Jotta kuljettajien virkistykseen tarkoitettujen lepotaukojen pitäminen onnistuu ja kuljetusten sujuvuus säilyy, on kuljettajilla oltava mahdollisuus pitää ajo- ja lepoaikasäädösten velvoittamat tauot sijainniltaan sopivissa paikoissa ja siten, että vähintään peruspalvelut ovat kuljettajien käytettävissä.

Nykyiset levähdysalueet on suunniteltu suurelta osin henkilöautomatkojen tarpeisiin ja lyhytkestoisia lepotaukoja varten. Suurille yhdistelmäajoneuvoille alueet ovat usein ahtaita varsinkin yöaikaan, kun alueelle saapuu useita kuljetuksia samanaikaisesti vuorokausilepoa varten. Myös palvelujen saatavuus on tähän vuorokauden aikaan usein vähäistä. Miehitetyt huoltoasema- ja liikennemyymäläalueet tarjoavat palveluja usein myös yöaikaan, mutta alueilla on usein liian vähän tilaa usealle yhdistelmäajoneuvolle.

Levähdysalueisiin liittyy usein myös raskaan liikenteen valvonta. Hyvä tarkastuspaikka on selvästi erillään ajoradasta ja levähdysalueiden yhteydessä kahvila- ja muusta palvelutoiminnasta. Alueen on oltava tasainen, jotta poliisin tekemissä tarkastuksissa jarrudynamometrin sekä punnituskaluston käyttö olisi mahdollista ja tarpeeksi pitkä usealle tarkastettavalle yhdistelmäajoneuvolle.

Sijainniltaan kuorma-autoille hyvät alueet ovat lähellä määränpäitä. Pääkaupunkiseudulle suuntautuville kuljetuksille levähdysalueet Kehä III:n tuntumassa ovat sijainniltaan hyviä. Kun alue sijaitsee lähellä määränpäätä, vältetään pitkiltä ajomatkoilta aamuruuhkassa ja päästään perille ajoissa.

Tässä selvityksessä on esitetty, että kaikille pääväylille kuljetusten kannalta sijainniltaan edullisiin paikkoihin varataan erityisesti kuorma-autoille sopivat korkeatasoiset palvelualueet. Pääkaupunkiseudulla alueet sijaitsevat kaikkien säteittäisten pääväylien läheisyydessä pääkaupunkiseudun rajalla. Esi-tetyt palvelualueet sijaitsevat

- kantatiellä 51 Kirkkonummen Kantvikissa,
- valtatiellä 1 Histansolmun eritasoliittymän läheisyydessä Ämmänsuon alueella,
- valtatie 3 läheisyydessä Klaukkalan tienhaarassa,

- valtatie 4 läheisyydessä Keravan logistiikka-alueella,
- valtatie 7 läheisyydessä Sipoonlahdessa,
- valtatie 25 läheisyydessä Hangon itäisellä teollisuusalueella,
- valtatie 25 läheisyydessä Vihdissä ja
- valtatie 25 läheisyydessä Nurmijärvellä.

Näillä korkealuokkaisilla palvelualueilla on tavoitteena tarjota myös yhdistelmäajoneuvoille riittävän laaja, siisti, turvallinen, peruspalvelut sisältävä, sekä lyhyt- että pitkäaikaisen lepotauon pitämiseen sopiva alue, jossa palvelut ovat saatavilla myös yöaikaan.

Kuorma-autoliikenteelle tärkeitä levähdysalueita laajennetaan ja palvelutasoa nostetaan mm. valtateillä 3, 7 ja 25.

Espoossa ja Vantaalla Kehä III:n läheisyydessä on eräitä potentiaalisia alueita, jotka ovat otettavissa kuorma-autoliikenteen pysäköinnin käyttöön.

Helsingin kantakaupungin alueella on kielletty ajamasta ilman erillistä lupaa yli 12 m pitkillä kuorma-autoilla. Niinpä yhdistelmäajoneuvojen kuljettajat joutuvat tämän alueen ulkopuolella siirtämään kuormat yhdistelmän etuosaan. Tällaiselle siirtokuormaukselle sopivia alueita ei juuri löydy Helsingin alueelta.

Kuorma-autoliikenteen taukopaikat vaativat myös tiedotusta, opastusta ja turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. On toivottavaa, että raskaan liikenteen kuljettajat voisivat havaita jo tieopasteesta, että alue soveltuu raskaalle liikenteelle.

Tiehallinto on myös nykypäivinä keskeisessä asemassa levähdysalueiden kehittämisessä. Tiehallinnon rooli laajenee ja muuttuu nykyistä enemmän hankkeiden käynnistäjäksi, jolloin rahoitusta haetaan myös yksityisten palvelutuottajien keskuudesta.

Levähdysalueiden palvelutason parantamisessa yksityiset palvelutuottajat ovat keskeisessä asemassa. Palvelusopimusten konseptien ansaintalogiikka määräytyy markkinoiden kysynnän ja hintatason mukaan. Valmista konseptia ei siis ole ennakoon suunniteltavissa, vaan Tiehallinnon on tapauskohtaisesti räätälöidyllä kilpailuttamisella haettava ansaintalogiikaltaan paras ratkaisu. Haasteena onkin, minkä tyyppisellä taloudellisella palvelukonseptilla saadaan toimiva järjestelmä. On selvittävä tapauskohtaisesti, onko löydettävissä sellainen yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyömuoto, jossa molemmat osapuolet voisivat toimia omilla vahvuusalueillaan itsekannattavan palvelualuejärjestelmän kehittämiseksi.

Siirtyminen ilmaispalveluista maksullisiin levähdysaluepalveluihin osaksi myös esim. pitkäaikaispysäköinnissä saattaa osoittautua eräissä tapauksissa käyttökelpoiseksi palvelumalliksi.

Levähdysalueen kehittäminen erityisesti raskaan liikenteen palvelualueeksi tai uuden palvelualueen rakentaminen edellyttävät mittavaa liiketoimintaa ja pitkiä sopimusjaksoja. Alueen ansaintalogiikka perustuu edelleen pääosin henkilöauto- ja tilausbussiliikenteeseen, mutta samalla alue tarjoaa pysäköintitilan useille kymmenille rekoille. Alueen palvelut ovat auki arkisin ympäri vuorokauden. Kuljettajille voi olla myös tarjolla lepohuone ja suihkutilat. Saatavilla on rekkojen tankkaus- ja tarkistuspalveluja sekä kuljettajille levähdys-, majoitus- ja virkistyspalvelut. Palvelusopimusten kilpailuttaminen on mittava tehtävä ja edellyttää valmistelussa myös markkinoiden toimivuuden arviointia.

SAMMANFATTNING

Landsvägstransporterna är en allt viktigare del av samhällets verksamhet och ekonomiska konkurrenskraft. Transportmängderna och transportmaterielens storlek har ökat, och dessutom har de logistiska kraven på tidtabeller och punktlighet blivit allt strängare. Som motvikt till dem har det skapats bestämmelser om förarnas arbetstider och arbetarskydd, för att arbetsförhållandena skall vara mänskliga och trafiksäkerheten så bra som möjligt.

På grund av detta måste vilopauser kunna hållas på platser, som är så optimala som möjligt med tanke på både transportrutterna och förarnas arbetstider. Dessutom borde rastplatserna och servicen på dem vara planerade efter den tunga trafikens behov. Detta innebär att det skall finnas tillräckligt med rum för kortvarig och flera timmars parkering av lastbilar, det skall vara tryggt och smidigt att röra sig på området och det skall finnas tillräckligt med basservice, drift och underhåll samt information 24 timmar per dygn under årets alla dagar. När områden planeras skall man också beakta transport av farliga ämnen, specialtransporter och övervakning av den tunga trafiken. Av de nuvarande rastplatserna inom Nylands vägdistrikt är det bara några som uppfyller kraven.

Det bästa är om dessa platser finns nära transporternas destinationer, varvid rastplatserna också fungerar som platser där man kan vänta t.ex. till hamnen eller för att köra genom stadsregioner med mycket trafik. Inom Nylands vägdistrikt betyder detta att det inom huvudstadsregionen skall finnas ett högklassigt serviceområde för den tunga trafiken invid varje infartsväg vid gränsen till huvudstadsregionen. Dessutom behövs det också flera mindre parkeringsplatser invid Ring III. Eftersom man bara får köra med högst 12 meter långa lastbilar in till stadskärnan utan specialtillstånd, behövs det också flera omlastningsplatser nära Ring I. Också intill riksväg 25, som utgör en ringväg längre bort runt huvudstadsregionen, och nära Hangö hamn behövs det tillräckligt många och stora rastplatser. I den här rapporten har man anvisat nödvändiga områden, och för att de skall kunna byggas har man säkerställt markanvändningen med kommunernas markanvändningsplanerare. I de flesta fall är det fråga om att bygga ut och förbättra de nuvarande områdena, men där finns också några helt nya. Utöver byggandet och förbättrandet av områdena nämns i rapporten också annat som borde utvecklas i anknytning till verksamheten, såsom att precisera planeringsanvisningarna och utveckla vägvisnings- och informationssystemen.

För att de nödvändiga områdena och tjänsterna skall kunna bli verklighet fordras det nya finansieringsformer och att alla parter samarbetar. Man måste för varje projekt skräddarsy en egen modell, vilket betyder att Vägförvaltningens roll måste utvidgas från att ha varit att bygga rast-, parkerings- och omlastningsplatser till att starta projekt i anknytning till dem och att främja olika tjänstekoncept och finansieringsmodeller. Vägförvaltningen måste också utveckla bland annat planeringsanvisningarna och avtalskutymerna för områdena. Kommunerna skall se till att nödvändiga områden tas med när markanvändningen planeras och planläggs. Det är också kommunernas uppgift att bygga kommunaltekniken till områdenas gränser. För produktion och finansiering av olika tjänster och arrangemang behövs olika slags serviceföretag, och utöver dem kan transportbranschen också själv ordna de parkeringstjänster som behövs.

ABSTRACT

Road freight transport is becoming an increasingly important component in the functioning and competitiveness of society. The volume of road freight transport and the size of heavy vehicles have increased and logistics requirements in terms of schedules and punctuality have only grown stricter. Regulations on the working hours and occupational safety of drivers have been drafted to counter-balance these forces in a bid to maintain humane working conditions and proper road safety.

Under these conflicting pressures, the sites where drivers take their breaks must occupy optimal locations in terms of both transport routes and drivers' working hours. In addition, the rest areas used and services therein should be geared to meet the needs of heavy vehicles. This means adequate space for parking heavy vehicles both for the short term and for several hours, safety and ease for traffic and operation in the areas and 24/7/365 availability of sufficient basic services, maintenance and information. Dangerous goods transport, abnormal transport and the monitoring of heavy vehicles must also be taken into consideration when planning the areas. Only a few of the existing rest areas in the Uusimaa road region meet these requirements.

The prime locations for such areas are close to transport destinations so that the rest areas may also serve as waiting areas when scheduling arrivals e.g. to ports or busy urban areas. In the Uusimaa road region, this translates into a need for a service area of high standard for heavy vehicles along each main artery leading into the city, at the boundary of Helsinki Metropolitan Area. Several smaller parking areas are also required along Ring Road III. Since only vehicles less than 12 m in length may enter the inner city without special permit, several freight transfer depots will also be required in the vicinity of Ring Road I. Adequate rest areas must further be provided on main road 25, the outmost ring road encircling the Helsinki Metropolitan Area, and in the area surrounding the Port of Hanko. The areas required are presented in this report and the feasibility of these areas from a land-use perspective has been ascertained together with municipal land use planners. The majority comprise extensions and improvements to existing sites but some wholly new areas are also included. In addition to construction and improvements in the areas, the report also presents some operational development projects such as clarifying planning instructions and improving signage and information systems.

The provision of the necessary areas and services calls for all parties working together and locating new financing methods. The implementation model for each project needs to be tailored separately, making it necessary to expand the role of the Finnish Road Administration from builder of parking, rest and freight transfer areas to instigator of related projects and promoter of various kinds of service concepts and financing models. Finnra also needs to develop the areas' planning instructions and contractual procedures, among other things. It falls to the municipalities to ensure that the requisite areas are taken into account in land use planning and town planning. Municipalities also need to attend to the construction of public utilities up to the edge of the areas. Various kinds of service businesses are required to provide the services and finance the arrangements, in addition to which the transport industry itself may also assume responsibility for the provision of the parking services it requires.

ESIPUHE

Uudenmaan tiepiirin alueella on tehty useita raskaan liikenteen levähdys- ja taukopaikkaselvityksiä. Aiemmat selvitykset ovat kuitenkin keskittyneet yksittäisten terminaalien tarpeisiin. Laajempaa, koko Uudenmaan tiepiirin aluetta koskevaa selvitystä ei ole tehty. Tämän lisäksi Helsingin satamatoiminta keskitetään Vuosaareen 2008, mikä tulee vaikuttamaan raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysaluetarpeeseen. Tässä selvityksessä on levähdys- ja pysäköintialueisiin ja taukopaikkoihin liittyviä ongelmia tarkasteltu raskaan liikenteen näkökulmasta koko Uudenmaan alueelta.

Työn tilaajana on ollut Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiri. Rahoitukseen ovat osallistuneet Tiehallinnon Uudenmaan tiepiirin lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö, Uudenmaan liitto, YTV, Helsingin kaupunki ja Helsingin satama, Hangon kaupunki ja Hangon satama, Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry SKAL ja Rahtarit ry. Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

Liikennejärjestelmä-asiantuntija Pekka Rätty, puheenjohtaja Yli-insinööri Jari Gröhn Liikenneinsinööri Hannu Siitonen Liikennesuunnittelija Jukka Pesonen Ins. Risto Joensuu	Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri, tienpidon suunnittelu Liikenne- ja viestintäministeriö Uudenmaan liitto YTV Helsingin kaupunki, Kaupunki- suunnitteluvirasto Helsingin satama Hangon kaupunki Hangon satama SKAL, Etelä-Suomen Kuljetusyrit- täjät ry SKAL, Helsingin Kuljetusyrittäjät ry SKAL, Ulkomaan- ja Sopimuslii- kenteen Kuljetusyrittäjät ry Rahtarit ry Rahtarit ry Itä-Uudenmaan liitto Liikkuva poliisi Liikkuva poliisi Uudenmaan työsuojelupiiri
Projektinjohtaja Antti Mäkinen Katupäällikkö Jukka Lepola Satamajohtaja Paavo Lyytikäinen Toimitusjohtaja Timo Rantanen	
Toimitusjohtaja Jatta Verosaari Johtaja Antti Seppälä	
Toiminnanjohtaja Anna-Kaisa Lehtinen Puheenjohtaja Kimmo Puntti (varalla) Suunnittelupäällikkö Pekka Hallikainen Ylikonstaapeli Erkki Vikman Ylikonstaapeli Timo Jaakkola (varalla) Tarkastaja Ossi Lindström	

Konsulttina on ollut Pöyry Infra Oy, jossa projektipäällikkönä ja pääsuunnittelijana on toiminut DI Leo Jarmala apunaan ins. (AMK) Anja Sipi. DI Heimo Rintamäki on vastannut suureksi osaksi raportin "Rahoitustavat" -osuudesta. Alikonsulttina verkkopaneelin toteutuksessa on toiminut Shop'In Research Oy, jossa vastuuhenkilönä on ollut toimitusjohtaja Simo Andersson.

Helsingissä lokakuussa 2006

Tiehallinto
Uudenmaan tiepiiri

Sisältö

1	JOHDANTO	11
2	LAINSÄÄDÄNNÖN ASETTAMAT TARPEET	13
2.1	Ajo- ja lepoaikasäädökset	13
2.2	Työturvallisuutta koskeva lainsäädäntö	14
2.3	Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskeva lainsäädäntö	14
2.4	Erikoiskuljetuksia koskeva lainsäädäntö	15
2.5	Ajoneuvojen tienvarsitarkastuksia koskeva lainsäädäntö	16
3	NYKYTILA	17
3.1	Raskas liikenne	17
3.2	Vaarallisten aineiden ja polttoaineiden kuljetukset	19
3.3	Erikoiskuljetukset	20
3.4	Tarkastuspaikat	22
3.5	Nykyiset pysäköinti- ja levähdysalueet	24
4	ONGELMAKOHTTEIDEN JA PUUTTEIDEN ANALYSOINTI	25
4.1	Menetelmät	25
4.2	Havaittuja puutteita ja ongelmia	25
5	KEHITTÄMISEHDOTUKSET	27
5.1	Kehä III:n ulkopuoliset alueet, Hangon sataman seutu	27
5.2	Kehä III:n lähialue	36
5.3	Kehä III:n sisäpuolinen alue	39
5.4	Asukaspysäköinti	43
5.5	Muut kehittämistoimenpiteet	43
5.6	Kehittämistoimenpiteiden kyselyn tulosten mukainen tärkeysjärjestys	44
5.7	Erikoiskuljetukset	45
5.8	Vaarallisten aineiden ja polttoaineiden kuljetukset	45
5.9	Suunnitteluohjeiden kehittäminen	45
5.10	Poliisien tarkastuspaikat pysäköinti- ja levähdysalueilla	45
5.11	Infokorttijärjestelmä	46
6	RAHOITUSMALLIT	48
7	TOIMENPIDEOHJELMA	51
8	JATKOTOIMENPITEET	53
9	JOHTOPÄÄTÖKSET	54
10	LIITTEET	56

1 JOHDANTO

Talouden ja alueellisen kehityksen myötä raskaan liikenteen määrät ovat kasvaneet Uudenmaan tiepiirin alueella. Liikenteen kasvu on omalta osaltaan herättänyt keskustelua alueen levähdys- ja taukopaikkojen ja niiden pysäköintitilojen riittävydestä sekä laatutasosta nyt ja tulevaisuudessa erityisesti raskaan liikenteen kannalta.

Raskaan liikenteen näkökulmasta pysäköinti- ja levähdysalueiden merkityksen kasvuun vaikuttavat nykyisin oleellisesti työaikalainsäädäntö, satamien ja terminaalien turvallisuusmääräysten tiukentuminen sekä logististen käytäntöjen kehittyminen. Haastavaa onkin lainsäädännön ja eri määräysten yhteensovittaminen logistisen syklin nopeutumisesta johtuvien aikataulutus- ja täsmällisyysvaatimusten kanssa.

Kuljettajien työaikalaki velvoittaa kuljettajia liikenneturvallisuuden varmistamiseksi noudattamaan lepoaikamääräyksiä ja pitämään säännölliset tauot. Väsynyt kuljettaja on vaara liikenneturvallisuudelle. Työturvallisuuspiirit valvovat taukojen noudattamista ja säädösten rikkominen on rangaistavaa. Kuljettajilla on siis oltava mahdollisuus myös pitempiaikaiseen pysäköintiin.

Työturvallisuuslain (2002 / 738) 48 §:ssä on annettu määräykset mm. työntekijän käytössä olevista lepotiloista. Tautopaikkojen järjestämisestä raskaalle liikenteelle ovat kuljetusyrittäjät jättäneet adressin liikenneministeriölle 23.2.1999. Aloitteessa ehdotetaan, että tautopaikkojen kokonaisvaltaiseen, järjestelmälliseen suunnitteluun ja toteuttamiseen ryhdytään pikaisesti. Raskaan liikenteen tautopaikkaverkostosta on tehty eduskuntakysely v. 2004. Ministeriö on vastauksessaan (v. 2004) eduskuntakyselyyn todennut, että *yleisten teiden levähdysalueet on tarkoitettu vain lyhytaikaiseen lepoon ja virkistykseen. Raskaan liikenteen varsinaiset lepoalueet ja vaarallisten kuljetusten varastoalueet tulee kuitenkin järjestää muulla tavoin kuin yleisiin teihin liittyvinä levähdysalueina.* Vastauksessa on rinnastettu raskaan liikenteen lepoalueet vaarallisten aineiden varastointialueiden kanssa. Varsinaisista varastointialueista on annettu tarkat ohjeet. Vastauksesta ei kuitenkaan ilmene, miten lepoalueet olisivat järjestettävissä.

Vuorokausilevon pitäminen vaatii kuitenkin raskaan, tilaa vievän ajoneuvon pysäköimistä, mikäli ei toteuteta kuljettajan vaihtoa. Lepoaikasäädökset koskevat myös vaarallisten aineiden kuljetuksia, erikoiskuljetuksia sekä myös ulkomaisia kuorma-autokuljetuksia. Tieverkon toimintoihin liittyy nykypäivänä oleellisesti myös palveluverkosto, joka ottaa huomioon myös liikenteen ammattilaisten tarpeet. Asian laiminlyönti heijastuu liikenneturvallisuuden heikkenemisenä sekä talouselämän kärsimisenä logistiikkaketjujen kangerrellessa.

Levähdysalueet on suunniteltu tilamitoituksiltaan ja toiminnoiltaan suureksi osaksi henkilöautoliikenteen ehdoilla, mikä vaikuttaa siihen, että alueet osoittautuvat ahtaiksi erityisesti yöaikaan, kun kuorma-autoilijat viettävät tarpeellista vuorokausilepoaan. Myös palvelujen saatavuus yleisillä alueilla on usein heikkoa iltayöstä, kun aukioloajat noudattavat yleisiä päiväajan aukioloaikoja. Nykyisin yksityinen palvelusektori on noussut keskeiseen asemaan palvelujen tuottajana (ABC -tyyppiset palveluketjut) täydentäen levähdysalueverkkoa.

Uudenmaan tiepiirin alueella on tehty useita raskaan liikenteen levähdys- ja taukopaikkaselvityksiä. Aiemmat selvitykset ovat kuitenkin keskittyneet yksittäisten terminaalien tarpeisiin. Laajempaa, koko Uudenmaan tiepiirin aluetta koskevaa selvitystä ei ole tehty. Helsingin satamatoiminta keskitetään Vuosaareen 2008, mikä tulee osaltaan vaikuttamaan raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysaluetarpeeseen. Yksi keskeinen kysymys on myös Vuosaareen mahdollisesti tulevien takamaaterminaalien kehittyminen, niiden palvelutarjonta ja sijainti. Vuosaaren satama-alueelle on varattu raskaan liikenteen pysäköintialueet noin 150:lle ajoneuvolle. Hangon sataman merkitys kuorma-autoliikenteen kuljetusmääriin on myös kasvamassa.

Työ vastaa kysymyksiin:

- Mikä on pysäköinti- ja levähdysalueiden tarve yleisesti?
- Millaiset alueet ovat sopivia raskaalle liikenteelle?
- Missä raskaan liikenteen tarpeita vastaavien alueiden tulisi sijaita?
- Miten alueiden toteuttamista voidaan edistää?

Edellisten lisäksi työssä laaditaan ehdotus alueiden toteuttamisaikataulusta, toteutustavasta ja rahoituksen järjestämisestä sekä luokitellaan pysäköinti- ja levähdysalueet palveluiden ja alueen käyttötarkoituksen mukaan (ominaisuudet). Selvitetään vaarallisten aineiden ja erikoiskuljetusten sekä poliisin erityistarpeet (tarkastuspisteet) pysäköinti- ja levähdysalueiden osalta.

Tarkastelualue jakautuu neljään pääalueeseen:

- Kehä III:n sisäpuolinen alue
- Kehä III:n vaikutusalue
- Hangon sataman vaikutusalue
- Muu Uudenmaan tiepiirin alue

Tässä työssä on selvitetty pysäköinti- ja levähdysalueiden ongelmia myös vaarallisten kuljetusten ja erikoiskuljetusten osalta. *Työssä on sivuttu myös poliisien tarkastuspaikkatarvetta siltä osin, kuin se liittyy pysäköinti- ja levähdysalueisiin. Raportti ei sisällä varsinaista tarkastuspaikkojen tarve- eikä kehittämisselvitystä.*

2 LAINSÄÄDÄNNÖN ASETTAMAT TARPEET

2.1 Ajo- ja lepoaikasäädökset

Autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevat määräykset ovat yhdenmukaisia koko EU:n alueella ja valvonta koskee sekä kansallisia että ulkomaisia ajoneuvoja ja niiden kuljettajia. Seuraavasta ilmenevät ajo- ja lepoaikasäädöksiin liittyvät peruskäsitteet ja määräykset lyhyenä tiivistelmänä (lähde: Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat. Työsuojeluoppaita ja ohjeita 27. Sosiaali- ja terveysministeriö, Työsuojeluosasto. Tampere 2004).

Ajoaika: 9 tuntia

- Vuorokautinen ajoaika on kahden vuorokautisen lepoajan tai vuorokautisen ja viikoittaisen lepoajan välinen ajoaika.
- Kuljettajan ajoaikaa on kaikki se aika, jonka ajoneuvo on ajossa.
- Ajoaikaa eivät ole tauot tai odotusajat, kuorman purkaus tai lastaus eivätkä korjaus- ja huoltoajat, tapahtuivatpa ne tiellä tai muualla.
- Kahden viikon yhteenlaskettu ajoaika saa olla enintään 90 tuntia.
- Viikko on ma klo 00.00 - su klo 24.00.

Tauko: 45 minuuttia

- Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko.
- Tämä tauko voi muodostua myös useammasta vähintään 15 minuutin tauosta mainitun ajojakson puitteissa.
- Muun työn tekeminen tauon aikana on kielletty.

Vuorokausilepo: 11 tuntia

- Vuorokausilevon tulee olla yhdenjaksoinen ja vähintään 11 tuntia jokaisena 24 tunnin jakson aikana. Työhönsidonnaisuusaika (= ajoaika, muu työaika, odotusaika ja ruoka- yms. tauot yhteensä) voi olla siis enintään 13 tuntia.
- Työn alkaessa vuorokausilevon jälkeen alkaa aina uusi 24 tunnin jakso.
- Jos ajoneuvossa on samanaikaisesti kaksi kuljettajaa, edellä mainittu jakso on 30 tuntia. Tällöin kummallakin kuljettajalla on oltava vähintään 8 tunnin yhtäjaksoinen lepoaika.
- Vuorokausilevon saa yhden viikon aikana enintään kolme kertaa lyhentää vähintään 9 tunnin mittaiseksi ehdolla, että kuljettajalle korvataan lyhennystä vastaava lepoaika ennen seuraavan viikon loppua muun, vähintään 8 tunnin lepoajan yhteydessä.
- Ellei vuorokausilepoa ole lyhennetty, se voidaan jakaa pidettäväksi enintään kolmena erillisenä jaksoneuvossa, joista yhden tulee olla vähintään 8 tuntia ja lyhyimmänkin 1 tunti. Tällaisen jaetun lepoajan yhteenlasketun pituuden tulee olla vähintään 12 tuntia.
- Vuorokausilevon voi viettää autossa, jos siinä on asianmukainen maakuusi ja jos auto on pysäköitynä.

Viikkolepo: 45 tuntia

- Viikkolevon tulee olla yhdenjaksoinen ja kestoaltaan vähintään 45 tuntia viimeistään kuudennen (6) vuorokautisen ajoajan jälkeen.
- Viikkolepo voidaan lyhentää vähintään 36 tuntiin, jos se pidetään tavanomaisella ajoneuvon sijaintipaikkakunnalla tai kuljettajan asuinpaikkakunnalla tai vähintään 24 tuntiin, jos se pidetään muualla. Jokainen lepoajan lyhennys on korvattava lyhennystä vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua muun, vähintään 8 tunnin lepoajan yhteydessä.

2.2 Työturvallisuutta koskeva lainsäädäntö

Työturvallisuuslaissa (738/2002) 48 §:ssä on henkilöstön käytössä olevista tiloista seuraavasti:

”Työpaikalla tai sen välittömässä läheisyydessä on työntekijöiden käytössä oltava työn luonne ja kesto sekä työntekijöiden lukumäärä huomioon ottaen riittävät ja asianmukaisesti varustetut peseytymis-, pukeutumis- ja vaatteiden säilytystilat, ruokailu-, lepo- ja käymälätilat sekä muut henkilöstötilat. Työntekijöiden saatavilla tulee olla riittävästi kelvollista juomavettä”. Erillistä kuorma-autoliikennettä koskevaa lainsäädäntöä ei ole olemassa ja niinpä tätä lainkohtaa on sovellettu myös kuljetusalaan. Yleensä on tulkittu, että säädös koskee lähinnä varikkoja.

Työturvallisuuslain nojalla on valtioneuvosto antanut 18.6.2006 asetuksen työpaikkojen turvallisuus- ja terveysvaatimuksista. Asetuksen 4 §:ssä ruokailu- ja lepotiloista on säädetty seuraavasti:

”Työntekijöiden käyttöön tarkoitettujen ruokailu- ja lepotilojen ja lepohuoneiden tulee olla tarkoitukseen sopivia ja riittävän tilavia. Tähän tarkoitukseen varatussa tilassa tai huoneessa tulee olla työntekijöiden määrään nähden tarpeeksi monta pöytää ja selkänojallista istuinta. Työntekijöiden mukanaan tuoman ruoan ja juoman säilyttämistä ja lämmittämistä varten tulee tarvittaessa olla asianmukaiset laitteet.” Tämän asetuksen em. kohtaa joudutaan soveltamaan myös kuorma-autokuljetuksissa.

2.3 Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskeva lainsäädäntö

Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat säädökset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja Euroopan yhteisön lainsäädäntöön. Tiekuljetuksia koskevat säädökset pohjautuvat vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista tehtyyn eurooppalaiseen sopimukseen (ADR -sopimus). Keskeisimmät säädökset sisältyvät vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettuun lakiin (719/1994). Se sisältää kaikkia kuljetusmuotoja koskevat keskeisimmät säädökset. Kuljetusmuotokohtaisissa asetuksissa on annettu eri kuljetusmuotoja koskevat yksityiskohtaiset säädökset.

Laissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta on 11 d §:ssä mainittu, että kuljetettaessa tie- ja rautatiekuljetuksena vaarallista ainetta, joka tahallisesti väärinkäytettynä saattaa aiheuttaa suurta vaaraa, on kuljetusten osapuolten, kuten pakkaajan, lähettäjän, kuormaajan ja kuljetuksen suorittajan, tehtävä ja pidettävä ajan tasalla toiminnassaan sovellettava turvasuunnitelma, joka si-

sältää toimenpiteet ja menettelyt vaarallisen aineen varkauksien ja muun tahallisen väärinkäytön estämiseksi. Valtioneuvoston asetuksessa (194/2002) vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä luvussa 2 mainitaan, että turvasuunnitelmaan on kuuluttava mm. kuljetustapahtumien kartoituksen ja niihin liittyvien turvavaarojen arviointi mukaan lukien tarvittavat kuljetuksen keskeytykset.

Pysäköinti- ja levähdysalueita koskee lähinnä VAK -lain (719/2002) perusteella liikenne- ja viestintäministeriön antaman asetuksen (277/2002) "Vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä" liitteen B osan 8 luvun 8.4 ajoneuvon valvontaa koskevat säädökset pysäköinnin aikana ja pysäköintipaikan valinnasta, kun kuljetetaan tiettyjä vaarallisia aineita ja luvun 8.5 erityismääräyksissä annettuja määriä. Tässä ohjeessa on mainittu seuraavaa (lyhenelmä):

"Ajoneuvo on pysäköitävä turvalliselle varikolle tai turvalliselle tehdasalueelle. Jos edellä mainittuja mahdollisuuksia ei ole, ajoneuvon, jolle on suoritettu sopivat turvallisuustoimenpiteet, saa pysäköidä erillään olevaan paikkaan, joka täyttää kohdan (a), (b) tai (c) säädökset:

- a) pysäköintialue, jota valvoo henkilö, joka on tietoinen kuorman laadusta ja kuljettajan olinpaikasta
- b) yleinen tai yksityinen pysäköintialue, jossa muut ajoneuvot eivät todennäköisesti vahingoita ajoneuvoa; tai
- c) sopiva avoin alue, joka on eristetty päätiestä ja asutuksesta, ja jossa yleisö ei yleensä liiku tai kokoonnu

Kohdan (b) pysäköintimahdollisuuksia saa käyttää vain, jos kohdassa (a) mainittua ei ole käytettävissä ja kohdan (c) pysäköintimahdollisuuksia saa käyttää vain, jos kohdissa (a) ja (b) mainittuja ei ole käytettävissä"

2.4 Erikoiskuljetuksia koskeva lainsäädäntö

Liikenne- ja viestintäministeriön päätös (1715/92) erikoiskuljetuksista ja niiden ajoneuvoista määrittelee erikoiskuljetuksen seuraavasti: "Erikoiskuljetus on kuormaamattoman tai jakamattomalla esineellä kuormatun ajoneuvon taikka ajoneuvoyhdistelmän kuljetus, jossa ylitetään ainakin yksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen mukaan tiellä yleisesti sallittu mitta tai massa taikka ajoneuvo on ollut kuormattava kuorman laadusta johtuen sanotun asetuksen 45 §:n säädöksistä poiketen" (Edita 2002). Erikoiskuljetuksena siis kuljetetaan vain sellaista jakamatonta esinettä, jota ei voi kuljettaa tielle yleisesti sallittujen mittarajojen sisällä millään normaaliliikenteen ajoneuvolla.

Erikoiskuljetuksiin sovelletaan Suomessa seuraavia säädöksiä:

- asetus ajoneuvojen rakenteista ja varusteista (1256/92 muutoksineen)
- asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/92 muutoksineen)
- Liikenne- ja viestintäministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista (1715/92 ja muutokset 442/98, 958/98 sekä 750/2001)
- erikoiskuljetusten lupamääräykset ja -ehdot.

Erikoiskuljetusten suurin korkeus maasta mitattuna saa olla enintään 4,40 m ja suurin leveys 4,00 m. Kuorma-auton ja erikoiskuljetukseen hyväksytyn varsinaisen perävaunun yhdistelmän pituus saa olla enintään 27 m ja kuorma-auton ja puoliperävaunun tai vastaavan hinattavan laitteen yhdistelmän enintään 30 m. Suurin paino saa olla auton ja varsinaisen perävaunun seitsemän akseliselällä yhdistelmällä 60 tn. Tiehallinnon kuljetusluvalla voi kaikkiin kuormanylitysmittoihin saada poikkeuksia.

2.5 Ajoneuvojen tienvarsitarkastuksia koskeva lainsäädäntö

Ajoneuvotarkastustoiminta kuuluu ensisijaisesti poliisille ja liikkuva poliisi on valvonut raskasta liikennettä jo viidenkymmenen vuoden ajan. Tarkastuspaikkoja käyttävät myös tulli, rajalaitos ja työsuojelupiirin tarkastajat. Tässä toimintaa ja tarvetta on tarkasteltu lähinnä poliisin näkökulmasta.

Vuoden 2003 alussa tulivat Euroopan unioniin kuluviin maissa voimaan säädökset (2000/30/EY ja 2003/26/EY), joissa EU edellyttää jäsenmaitaan tekemään ajoneuvojen vuosikatsastuksia täydentävät tekniset tienvarsikatsastukset. Uusi ajoneuvolaki (1090/2002) sekä valtioneuvoston asetus (1245/2002) liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta edellyttävät kaikkien Suomen teillä liikkuvien raskaiden ajoneuvojen tarkastusta.

Tarkastuksista on annettu mm. seuraavat säädökset:

- Teknisessä tienvarsitarkastuksessa tarkastetaan tieliikenteessä käytetyn ajoneuvon kunto siltä osin kuin se vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön sekä rekisteriin merkityt tiedot (ajoneuvolaki 70 §).
- Tekninen tienvarsitarkastus suoritetaan ilman ennakkoilmoitusta tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä. Tekniset tienvarsitarkastukset on tehtävä tasapuolisesti siten, että niistä ei aiheudu vaaraa tai kohtuutonta haittaa tarkastettavalle (ajoneuvolaki 72 §).
- Tekniset tarkastukset tekee poliisi. Ajoneuvohallintakeskus järjestää tarkastuksiin katsastusmiehen (ajoneuvolaki 74 §).
- Ajo- ja lepoaikavalvontaa sekä ajopiirturin käyttöä koskevat EU:n asetukset (3820/85/ETY, 3821/85/ETY ja 88/599/ETY) edellyttävät tarkastusten toteuttamista sekä tiellä että yritysten tiloissa.
- EU:n jäsenvaltioiden on järjestettävä tarkastukset siten, että ne kattavat vuosittain vähintään yhden prosentin asetusten soveltamisalaa kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työpäivistä. Vähintään 15 % tarkastettujen työpäivien kokonaismäärästä on tarkastettava tiellä (88/599/ETY 2. artikla).
- Tiellä tehtävät tarkastukset on järjestettävä eri paikoissa, eri aikoina ja niiden on katettava riittävän laaja osa tieverkosta tarkastuspaikkojen välttämisen vaikeuttamiseksi.

EU edellyttää, että poliisi tekee vuosittain raskaan liikenteen valvontaa seuraavia määriä:

- vaarallisten aineiden kuljetusten tarkastuksia 1 500 kpl,
- tienvarsitarkastuksia 14 000 kpl,
- kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamisen tarkastuksia 100 000 ajopäivän osalta.

3 NYKYTILA

3.1 Raskas liikenne

Nykytilanne

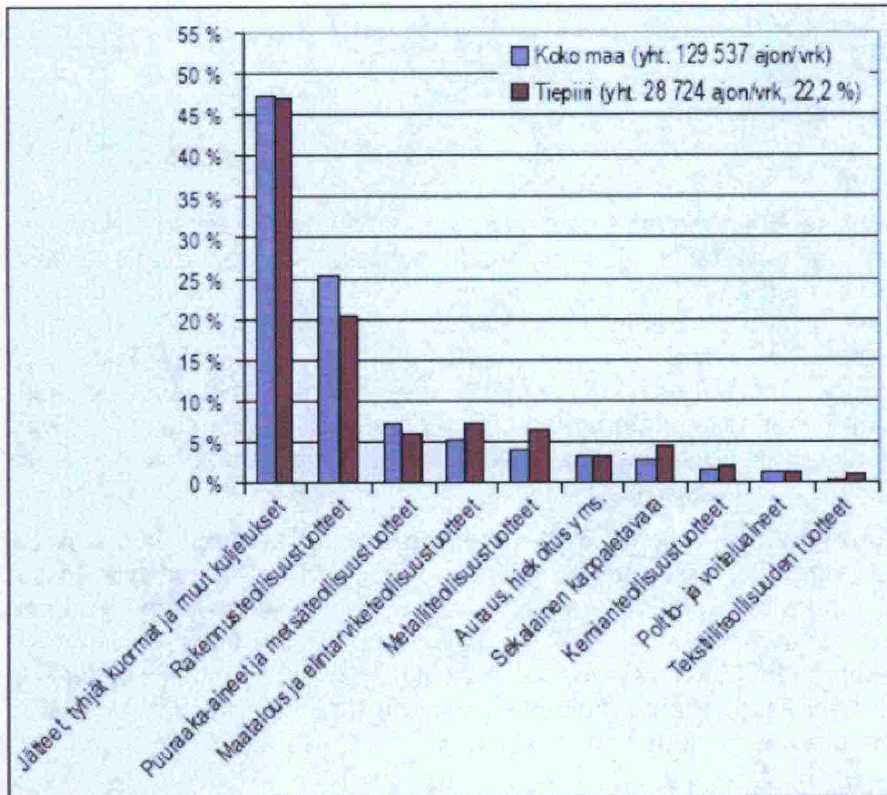
Pääkaupunkiseudulle johtavat säteittäiset pääväylät ovat raskaan liikenteen tuloreittejä. Näistä valtatie 3 ja 4 ja kantatie 45 sekä valtatie 1 ovat erityisesti raskaan liikenteen käyttämiä tuloväyliä (liite 1). Valtatien 7 kautta kulkevat tieliikenteen kuljetukset Venäjälle. Valtatiellä 1 raskasta liikennettä on 1 300 – 2 800 autoa /vrk, valtatiellä 3 noin 1 750 - 3 100 ja valtatiellä 4 noin 1 600 – 3 800 autoa /vrk. Raskasta liikennettä on eniten lähestyttäessä pääkaupunkiseutua ja toisaalta Uudenmaan piirin pohjoisrajalla Mäntsälän ja Hyvinkään kohdalla. Valtatiellä 7 raskasta liikennettä on Uudenmaan piirin alueella noin 1 350 – 2 200 autoa/vrk.

Pääkaupunkiseudulla kehätiet ovat tärkeitä raskaan liikenteen väyliä. Kehä I:llä raskas vuorokausiliikenne (v. 2005) on 2 500 – 6 500 autoa /vrk, jolloin vilkkain tieosuus on valtatie 1 eteläpuolella. Kehä III:lla raskaan liikenteen määrä on vastaavasti 800 – 6 500 autoa /vrk, ja vilkkain tieosuus on valtatie 3 ja kantatie 45 välisellä osuudella (liite 2). Vähäliikenteisin osuus on Kehä III:n itäpäässä. Tilanne kuitenkin muuttuu tältä osin täysin Vuosaaren sataman avattua toimintansa.

Pääkaupunkiseudun ulkopuolelle Hankoon johtava valtatie 25 on tärkeä kuorma-autoliikenteen kuljetusreitti. Valtatien liittymän länsipuolella Rajamäen kohdalla raskaan liikenteen määrä on suurimmillaan valtatiellä 25, yli 1 600 autoa /vrk. Myös valtatiellä 6 on melko runsaasti raskasta liikennettä, lähes 800 autoa /vrk. Kantatiellä 55 raskasta liikennettä on 400 – 600 autoa /vrk.

Helsingin niemen alueella ei saa liikennöidä ilman lupaa yli 12 m pitkillä kuorma-autoilla. Raskaan liikenteen suositeltavat ajoreitit satamien ja ulosmenoteiden välillä on esitetty liitteessä 3a.

Kuvassa 1 on esitetty kuljetusten jakautuminen tavaralajeihin koko maassa ja Uudenmaan tiepiirissä. Tiehallinnon v. 2003 teettämän Kaakkois-Suomen rajaliikenneselvityksen mukaan itärajan ylittävästä kuorma-autoliikenteestä noin 200 autoa /vrk suuntautuu pääkaupunkiseudulle tai ajaa sen läpi valtatie 7 kautta ja noin 100 autoa/vrk valtatie 6 kautta.



Kuva 1. Kuljetusten (autoa/vrk) jakautuminen eri tavaralajeihin koko maassa ja Uudenmaan tiepiirissä.

Rajaliikenne on kasvussa, ja nykytilanteessa liikenne on varmasti merkittävästi tätä suurempi. Vuodesta 2003 vuoteen 2005 rajaliikenteen kuorma-autojen määrä Vaalimaalla on kasvanut 52 %. Alkuvuonna (tammi – toukokuu) 2006 kuorma-autoliikenne on kasvanut edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna edelleen noin 27 %. Näin kuorma-autoliikenne rajalla on nykyisin lähes kaksinkertainen vuoteen 2003 verrattuna. Rajaliikenneselvitys on ollut uusittavana tänä vuonna, mutta sen tulokset eivät ole vielä käytävissä.

Liikenteen kehitys

Vuosaaren satama aloittaa toimintansa vuonna 2008, jolloin Helsingin niemen satamatoiminta siirtyy suureksi osaksi Vuosaareen. Satamien kuorma-autojen vuorokausiliikenteestä noin 3 500 autoa siirtyy Vuosaareen. Liikenne vähenee keskustasta sekä Kehä I:ltä ja kasvaa huomattavasti Kehä III:lla, erityisesti sen itäosalla. Helsingin niemelle jäävän satamien raskaan liikenteen määrä on noin 1 000 autoa /vrk.

Myös pitkän ajan ennusteissa raskaan liikenteen kasvu on suurinta Kehä III:lla, jossa vuonna 2030 raskaan liikenteen määrän on ennustettu olevan enimmillään noin 11 350 autoa /vrk valtatie 3 itäpuolella. Sisääntuloteillä kasvun on oletettu olevan nykyisestä noin 50 % - 90 %.

Rajaliikenne tulee edelleen kasvamaan, vaikka Vaalimaan lisäksi myös muiden rajanylityspaikkojen merkitys ja liikenne tulevat suhteellisesti kasvamaan. Raideliikenteen kuljetusten kehittäminen vähentää tieliikenteen kuljetuspaineita. Vuosaaren raideliikenne-ennustetta on kuitenkin hiljattain tarkistettu alaspäin. Raideliikenteen osuus on nyt 20 % kaikista kuljetuksista, kun tavoite aiemmin oli 30 %. Kaikkiaan 60 % Vuosaaren kuljetuksista arvioidaan suuntautuvan pääkaupunkiseudulle.

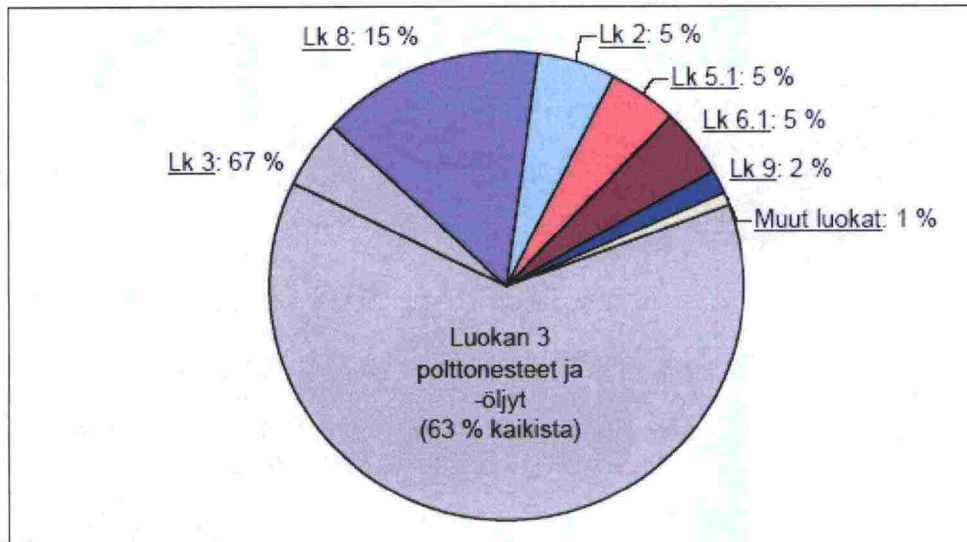
3.2 Vaarallisten aineiden ja polttoaineiden kuljetukset

Vaarallisilla aineilla tarkoitetaan aineita, jotka räjähdys-, palo tai säteilyvaarallisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä tai muun sellaisen ominaisuutensa vuoksi saattavat aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Vaarallisten aineiden luokitus on esitetty seuraavassa taulukossa:

Taulukko 1. Vaarallisten aineiden luokitus. (lähde: Vaarallisten aineiden kuljetukset 2002, viisivuotisselvitys, Liikenne- ja viestintäministeriö)

LUOKKA	AINEET
Luokka 1	Räjähteet
Luokka 2	Kaasut
Luokka 3	Palavat nesteet
Luokka 4.1	Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet ja flegmatoidut kiinteät räjähdysaineet
Luokka 4.2	Helposti itsestään syttyvät aineet
Luokka 5.1	Sytyttävästi vaikuttavat (hapettavat) aineet
Luokka 5.2	Orgaaniset peroksidit
Luokka 6.1	Myrkylliset aineet
Luokka 6.2	Tartuntavaaralliset aineet
Luokka 7	Radioaktiiviset aineet
Luokka 8	Syövyttävät aineet
Luokka 9	Muut vaaralliset aineet ja esineet

Vaarallisten aineiden kuljetuksista selvästi suurin osa on luokkaan 3 kuuluvia palavien nesteiden kuljetuksia (67 %) ja seuraavaksi eniten (noin 15 %) luokkaan 8 kuuluvia syövyttävien aineiden kuljetuksia (kuva 2).



Kuva 2. Vaarallisten aineiden tiekuljetusten jakauma (%) vuonna 2002
(lähde: Vaarallisten aineiden kuljetukset 2002, viisivuotisselvitys.
Liikenne- ja viestintäministeriö)

Suurin osa kuljetuksista (88 %) tehdään säiliöautoilla ja 5 % kuljetuksista tapahtuu UN -säiliöissä, irrotettavissa säiliöissä tai säiliökonteissa.

Uudenmaan tiepiirin alueen kautta kulkevat vaarallisten aineiden tiekuljetusten pääreitit ovat:

Palavat nesteet (luokka 3)

- Espoo / Helsinki – Porvoo – Mäntsälä – Lahti – Heinola
- Porvoo – Kouvola – Kotka
- Helsinki – Hämeenlinna

Muut vaarallisten aineiden kuljetukset (muut luokat)

- Helsinki – Pori
- Helsinki – Tampere

Liitteissä 4 ja 5 on esitetty sekä palavien nesteiden (luokka 3) että muiden vaarallisten aineiden maantiekuljetukset vuonna 2002.

Vaarallisten aineiden kuljetusreitit ja alueelliset rajoitukset Helsingin alueella ilmenevät liitteestä 3b.

3.3 Erikoiskuljetukset

Tiehallinnon vuonna 1999 myöntämien kuljetuslupien perustella erikoiskuljetusten keskimääräinen korkeus oli 4,66 m, leveys 3,85 m ja kuljetuspituus 27,4 m. Yliraskaan kuljetuksen keskimääräinen kokonaispaino oli 72 tn. Suurimmat erikoiskuljetusten mitat olivat: korkeus 11 m, leveys 14 m, pituus 65 m ja kokonaispaino 660 tn. Taulukoissa 2 – 5 on esitetty erikoiskuljetusten koot ja niiden osuudet luvan saaneista kuljetuksista (Valberg 2000).

Taulukko 2. Kuljetuslupien jakautuminen kuljetuksen korkeuden mukaan.

KORKEUS	Yhteensä kpl	%-osuus luvista	Kumulatiivinen kertymä (%)
Ei tiedossa	61	0,7	0,7
<= 4.2 m	1820	20,2	20,9
4.21 - 4.40 m	1511	16,8	37,7
4.41 - 4.50 m	865	9,6	47,3
4.51 - 5.00 m	3233	35,9	83,2
5.01 - 5.50 m	961	10,7	93,9
5.51 - 6.00 m	302	3,4	97,3
6.01 - 6.50 m	131	1,4	98,7
6.51 - 7.00 m	86	0,9	99,6
> 7.0 m	35	0,4	100,0
Yhteensä	9005	100,0	

Taulukko 3. Kuljetuslupien jakautuminen kuljetuksen leveyden mukaan.

LEVEYS	Yhteensä kpl	%-osuus luvista	Kumulatiivinen kertymä (%)
Ei tiedossa	100	1,1	1,1
<= 2.6 m	1354	15,0	16,1
2.61 - 3.00 m	1246	13,8	29,9
3.01 - 3.50 m	2038	22,6	52,5
3.51 - 4.00 m	1619	18,0	70,5
4.01 - 4.50 m	778	8,7	79,2
4.51 - 5.00 m	936	10,4	89,6
5.01 - 6.00 m	676	7,5	97,1
6.01 - 8.00 m	231	2,6	99,7
> 8.0 m	27	0,3	100,0
Yhteensä	9005	100,0	

Taulukko 4. Kuljetuslupien jakautuminen kuljetuksen pituuden mukaan.

PITUUS	Yhteensä kpl	%-osuus luvista	Kumulatiivinen kertymä (%)
Ei tiedossa	116	1,3	1,3
<= 16.5 m	1592	17,7	19,0
16.51 - 22.00 m	3029	33,6	52,6
22.01 - 25.25 m	1517	16,8	69,5
25.251 - 30.00 m	2121	23,6	93,0
30.01 - 35.00 m	447	5,0	98,0
35.01 - 40.00 m	130	1,4	99,4
> 40.0 m	53	0,6	100,0
Yhteensä	9005	100,0	

Taulukko 5. Kuljetuslupien jakautuminen kuljetuksen painon mukaan.

KOKONAISMASSA	Yhteensä kpl	%-osuus luvista	Kumulatiivinen kertymä (%)
Ei tiedossa	3917	43,4	43,4
<= 48.0 t	661	7,4	50,8
48.1 - 60.0 t	778	8,6	59,4
60.1 - 70.0 t	904	10,0	69,4
70.1 - 80.0 t	1356	15,1	84,5
80.1 - 90.0 t	711	7,9	92,4
90.1 - 100.0 t	239	2,7	95,1
100.1 - 150.0 t	381	4,2	99,3
150.1 - 200.0 t	40	0,5	99,8
200.1 - 300.0 t	11	0,1	99,9
> 300.0 t	7	0,1	100,0
Yhteensä	9005	100,0	

Suunnittelussa käytetään yleisesti erikoiskuljetusreittien mitoituksessa erikoiskuljetusten vapaan tilan tarpeena korkeus ja leveys -suunnassa 7 m x 7 m.

Suurten erikoiskuljetusten reitit kulkevat suureksi osaksi valtateiden rinnakkaisteiden kautta, koska kaksiajorataiset väylät ja alikulut eivät sovellu erikoiskuljetuksille (liite 6). Erikoiskuljetusten runkoreitin muodostavat seuraavat tieosat:

- valtatie 7 suunta: seututie 170, yhdystie 11689 ja seututie 148
- valtatie 6
- valtatie 4 suunta: seututie 140
- seututie 120 ja Vihdin luoteispuolella valtatie 2
- seututie 162, valtatie 25 Mäntsälän kohdalla, yhdystie 1403, seututie 143 valtatielle 3 saakka

Muita tärkeitä erikoiskuljetusreittejä ovat mm:

- Kehä III:n suuntainen reitti, joka kulkee katuverkon kautta
- Hangon suunnassa valtatie 25, joka jatkuu kantatielle 51 Kirkkonummelle saakka siirtyen osaksi katuverkolle. Espoon Kivenlahden itäpuolella reitti siirtyy rinnakkaiskaduille
- valtatie 3 ja sen suuntainen rinnakkaistie seututie 130
- kantatie 45

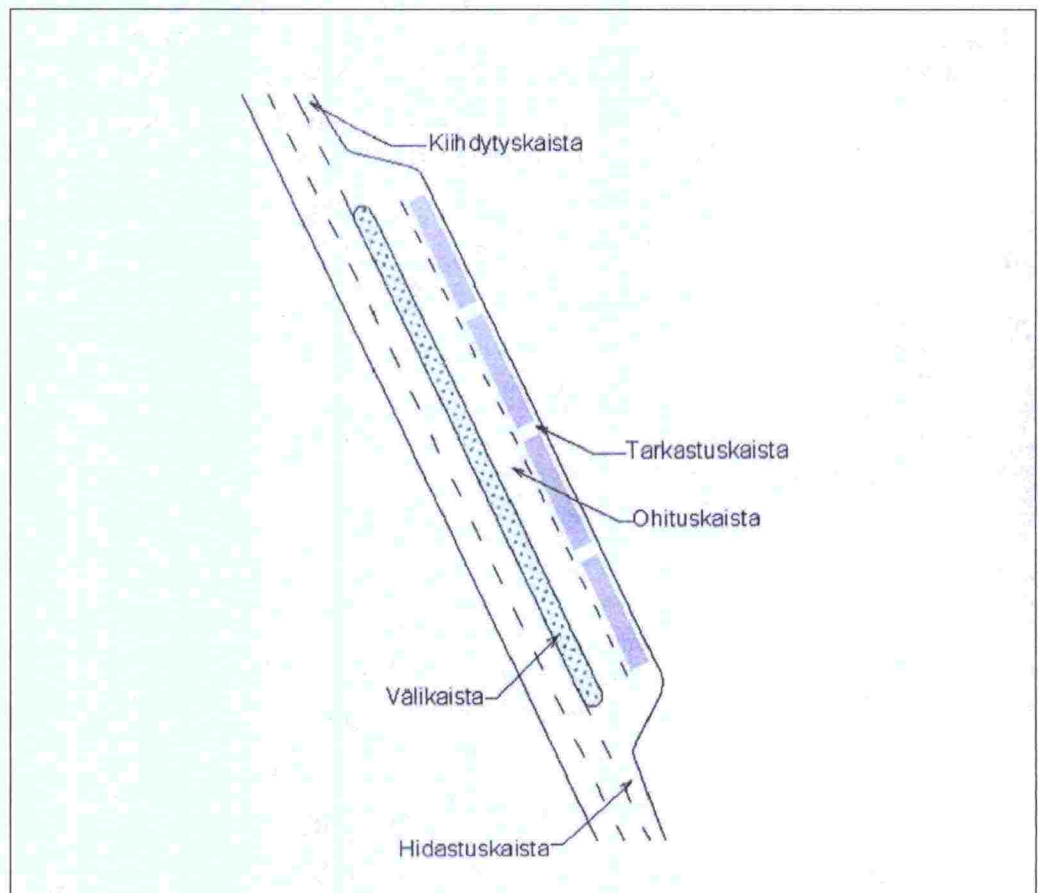
3.4 Tarkastuspaikat

Poliisin tekemä tekninen tienvarsitarkastus voi sisältää yhden tai useamman seuraavista tarkastuksista:

- pysähtyneenä olevan ajoneuvon kunnon silmämääräinen tarkastus
- ajoneuvon teknisen kunnon katsastuksen tekeminen ja muiden säännösten mukaisuuden osoittavien asiakirjojen tarkastus
- ajoneuvon muun teknisen kunnon, mm. jarrujärjestelmien ja pakokaasupäästöjen tarkistus

Hyvänä tarkastuspaikkana voidaan pitää sellaista aluetta, jossa on riittävästi tilaa ja jarrudynamometrin sekä punnituskaluston käyttö on mahdollista. Periaatekuva tarkastuspaikasta on esitetty kuvassa 3. Tällaiselle alueelle on asetettavissa seuraavat vaatimukset:

- suora tieosa, jossa pysähdysmerkki ei tule kuljettajalle yllätyksenä
- kokonaan ajoradasta erotettu valaistu alue
- tasainen; jarrudynamometrin ja punnituskaluston käyttö mahdollista, kuin alueen pituuskaltevuus on enintään 1 % ja sivukaltevuus 2 %
- ajoradasta erillinen erkanemisramppi ja kiihdytyskaista, varsinkin vilkasliikenteisillä tieosilla
- alueella vähintään kaksi ajokaistaa rinnakkain ohitus mahdollisuuden järjestämiseksi
- tarpeen mukaan tien kummallakin puolella vastaava alue
- jos alue sijaitsee levähdysalueen yhteydessä, kahvila- ja muu palvelutoiminta olisi selkeästi erotettava valvontatoiminnalle varatusta alueesta
- tarkastusalueen koon oltava noin 10 m x 200 m (toivottu vähimmäispituus 150 m)



Kuva 3. Hyvän tarkastusalueen periaatekuva. (lähde: Raskaan liikenteen tarkastusalueet Keski-Suomen päätieverkolla, Jyväskylän AMK 2006)

3.5 Nykyiset pysäköinti- ja levähdysalueet

Tienkäyttäjien tienvarsipalveluihin kuuluvat tiehallinnon ylläpitämät levähdys- ja pysäköintialueet. Näitä palveluja täydentävät yksityisten yrittäjien ylläpitämä huoltoasemaverkosto ja muut kaupalliset palvelut (mm. ABC - liikenneasemat ymv). Huoltoasemien piha-alueet ja niihin mahdollisesti liittyvät pysäköintialueet ovat kuitenkin usein ahtaita etenkin usealle yhdistelmäajoneuvolle, mutta osa alueista on suosittuja taukopaikkoja juuri palvelujensa vuoksi. Myös yritysten kuljetustermiinaalit toimivat pysäköinti- ja levähdyspaikkoina.

Tierekisterissä palvelualueenimitystä on käytetty levähdys-, pysäköinti-, lastaus- ja laiturialueiden yleisnimikkeenä. Tierekisterissä levähdysalueet on jaettu 1- ja 2-luokkaan. Ryhmittely levähdys- ja pysäköintialueisiin ei palvelujen suhteen ole ollut aivan selkeä. Tiehallinnon pysäköinti- ja levähdysalueet ilmenevät liitteestä 7. Alueiden palvelut on esitetty liitetaulukossa (liite 8).

"Levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittäminen, toimintalinjat. Tiehallinto 2000" -julkaisun mukaan levähdysalueiden korkeinta tasoa edustavat varsinaiset palvelualueet. Em. julkaisussa tällaisiksi palvelualueiksi lasketaan Uudenmaan tiepiirin alueella Keimolan alue valtatiellä 3, Hirvihaaran Tuuliruusun levähdysalue valtatiellä 4 ja Sipoonlahden levähdysalue valtatiellä 7.

Tällä hetkellä on käynnissä selvitys sidosryhmien tarpeista liikenteen palvelualueille, mikä voi osaltaan vaikuttaa toimintalinjoihin.

4 ONGELMAKOHTEIDEN JA PUUTTEIDEN ANALYSOINTI

4.1 Menetelmät

Levähdys- ja pysäköintialueisiin kuorma-autoliikenteen kannalta liittyviä ongelmakohtia kartoitettiin asiantuntijahaastattelujen (mm. Rahtarit ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry) sekä kuljetusyrityksille ja niiden kuljettajille tehdyn kaksivaiheisen verkkopaneelin avulla, jossa kysely ja vastaaminen toteutettiin internetin kautta. Kohderyhmä valittiin Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät ry:n ja Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n jäsenyritysten keskuudesta. Sähköpostiosoitteisto saatiin Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:ltä.

Verkkopaneelin ensimmäisessä vaiheessa kartoitettiin levähdysalueisiin liittyviä puutteita ja ongelmakohtia sekä mahdollisesti tarvittavia uusia alueita ja pyydettiin kehittämisehdotuksia.

Ensimmäisen kierroksen tulosten ja asiantuntijahaastattelujen avulla laadittiin kehittämisehdotukset, jotka toisella kyselykierroksella pyydettiin asettamaan tärkeysjärjestykseen. Kohderyhmä oli sama molemmilla kierroksilla. Verkkopaneelistä, sen toteutuksesta ja tuloksista on laadittu erillinen muistio.

4.2 Havaittuja puutteita ja ongelmia

Parhaiten kuorma-autoliikenteelle sopivina pidetyt alueet on esitetty liitteen 9 karttakuvassa. Kuorma-autoliikenteelle viitenä soveltuvimpana levähdysalueena pidettiin seuraavia alueita:

Sija	Alue
1.	Keimola (valtatie 3)
2.	Stora Dammen I (valtatie 7, tien eteläpuolella)
3.	Stora Dammen II (valtatie 7, tien pohjoispuolella)
4.	Sipoonlahti (valtatie 7)
5.	Karhukorpi (Valtatie 3, tien itäpuolella)

Nykyiset levähdysalueet ovat vastaajien mukaan liian pieniä ja ahtaita. Tilaa pitäisi olla nykyistä huomattavasti useammille autoille. Alueet pitäisi suunnitella niin, että ne soveltuvat 25 m pitkille yhdistelmäajoneuvoille nykyistä paremmin. Levähdysalueiden suunnitteluohjeita tulisi tarkentaa tältä osin. Alueiden kunnossapito erityisesti talvella on vastaajien mukaan puutteellista ja aiheuttaa ongelmia.

Vastausten perusteella sijainniltaan hyvät, mutta puutteelliset alueet on esitetty seuraavassa taulukossa:

Alue	Vastauksessa mainittu puute
Keimola, läntinen alue (valtatie 3)	Liian vähän tilaa, yöllä täynnä, kahvion aukioloajat
Stora Dammen II (valtatie 7)	Ahdas, huonosti hoidettu, epäsiisti, turvallisuus puutteellinen
Nupuri II (valtatie1)	Liian vähän tilaa, kahvion aukioloajat
Stora Dammen I (valtatie 7)	Ahdas
Sipoonlahti (valtatie 7)	Liian vähän tilaa
Hirvimetsä II (valtatie 4)	-
Leppäkorpi II (valtatie 4)	Ei tilaa, ei palveluja
Leppäkorpi I (valtatie 4)	Ahdas
Lappohja (valtatie 25)	Aikaraja pysäköinnissä, tilan puute
Nummelanharju I (valtatie 3)	Lähteminen vaikeaa, huono näkyvyys, liukkaus
Spännäri (valtatie 4)	Ei tilaa, ei palveluja
Nummenniitty (valtatie 3)	Tilat, käymälä ei ole yöaikaan auki

Vastausten perusteella uusia alueita ja myös nykyisten kunnostamista tarvitaan:

- Satamien lähelle kunnollisia alueita: riittävästi tilaa sekä kahvila (+ pieni kauppa) ja suihku/wc
- nykyisten kohentamista: riittävästi tilaa sekä kahvila ja suihku/wc
- Kehä III:n sisäpuolelle kunnollinen alue

Helsingin keskustaan ei saa ajaa yli 12 m pitkillä kuorma-autoilla ilman Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston lupaa. Tämä aiheuttaa siirtokuormauksen tarvetta. Siirtokuormaukseen soveltuvia alueita ei tällä hetkellä juuri ole Kehä III:n eteläpuolella.

Suurin osa vastaajista, joiden ajoreitti siirtyy Vuosaareen, toivovat sinne riittävän suurta levähdysaluetta, joka on varustettu monipuolisilla palveluilla. Vuosaareen tulevaan levähdysalueeseen liittyy paljon odotuksia.

Tutkimuksessa selvitettiin myös Hangon sataman kuljetusten tilannetta. Ongelmana Hangon suunnalla on lähinnä palvelujen puute. Sataman läheisyyteen toivotaan kunnollista levähdysaluetta palveluineen.

5 KEHITTÄMISEHDOTUKSET

Kehittämisehdotusten tarkasteluajankohdaksi valittiin vuoden 2008 jälkeinen tilanne, jolloin Helsingin niemen satamatoiminta on jo suureksi osaksi siirtynyt Vuosaareen ja Vuosaaren satama aloittanut toimintansa.

5.1 Kehä III:n ulkopuoliset alueet, Hangon sataman seutu

Levähdysalueet on yleisesti suunniteltu lähinnä henkilöautojen tarpeisiin. Suurille yhdistelmäajoneuvoille ei useastikaan ole riittävästi tilaa. Osa levähdys- ja pysäköintialueista on tarkoituksenmukaista varata juuri raskaan kuorma-autoliikenteen tarpeisiin ja ottaa erityisesti kuorma-autot huomioon mitoituksessa ja tilavarauksissa.

Pääkaupunkiseudulle suuntautuvien kuljetusten kannalta sellaiset levähdysalueet, jotka sijaitsevat Kehä III:n tuntumassa ja lähellä määränpäättä, ovat erittäin tarpeellisia. Yleisestikin sijainniltaan hyvät alueet ovat mahdollisimman lähellä kuljetusten määränpäättä, mikä mahdollistaa saapumisen täsmällisesti ja vähentää ruuhkassa ajoa.

Tässä on esitetty järjestelmää, jossa jokaisen säteittäisen pääväylän läheisyyteen varataan riittävän suuri korkealuokkainen palvelualue erityisesti kuorma-autoliikennettä varten (liite 10).

Näillä korkealuokkaisilla palvelualueilla on tavoitteena tarjota sekä lyhyt- että pitkäaikaisen lepotauon pitämiseen turvallinen, myös yhdistelmäajoneuvoille riittävän laaja, siisti, peruspalvelut sisältävä alue, jossa palvelut ovat saatavilla myös yöaikaan.

Tämän tavoitteen saavuttamiseksi esitetään näille kuorma-autoille sopiville korkealuokkaisille palvelualueille seuraavia palveluja:

Peruspalvelut

- ravintola, käymälät
- kioski, kahvila tai kauppa (aukioloaika 24 h /vrk seitsemänä päivänä viikossa)
- peseytymismahdollisuudet
- mahdollisuus yöpyä autossa
- sähköpisteet kylmäkuljetuksia varten, jolloin vähennetään auton moottorin käyttöä virtalähteenä ja näin myös ympäristöhaittoja
- jätehuolto
- opastus, tieto alueen sopivuudesta raskaalle liikenteelle
- vartioitu yöpymisalue
- valaistus
- ympärivuotinen jatkuva kunnossapito
- riittävästi tilaa yhdistelmäajoneuvoille (esim. 30 – 50 pysäköintipaikkaa sijainnista riippuen)

Lisäpalvelut (tapauskohtaisia)

- polttoainejakelu
- huoltopalvelut
- taukotila
- sauna
- autohotelli

Liikennesuunnitteluun liittyviä periaatteita

Tässä on listattu erityisesti kuorma-autoille tarkoitettujen alueiden suunnitteluperiaatteita:

- eri kulkumuotojen erottelu myös pysäköinnissä: kevytautot, kuorma-autot, vaarallisten aineiden kuljetukset ja erikoiskuljetukset
- pitkittäisillä alueilla liikenneturvallisuuden parantamiseksi kevytautot lähemmäksi tietä, mikä parantaa näiden autojen havaittavuutta
- kuorma-autoille läpiajettava vinopysäköinti
- turvalliset jalankulkuyhteydet palveluille
- alueelle tulo ja poistuminen olisi järjestettävä mielellään siten, että ajo kummastakin suunnasta ja kumpaankin suuntaan on mahdollista
- taukopaikkoihin johtavilla teillä ei saa olla jyrkkiä kaarteita eikä suuria puituskaltevuuksia
- erikoiskuljetuksille riittävät kääntymissäteet ja tila
- vaarallisten aineiden kuljetusten pysäköintijärjestelyt kuljetukselle ja ympäristölle turvallisia

Seuraavassa on esitetty kehittämis ehdotukset teittäin kuorma-autoille sopivista korkealuokkaisista palvelualueista.

Korkealuokkaiset palvelualueet teittäin

Kantatie 51: Uusi alue Kantvikiin Kirkkonummelle (kuva 4)

Valtatie 1: Nupurintien varteen Ämmänsuon lähelle uusi alue (kuva 5) Histansolmun ja Kulmankorventien läheisyyteen Espoossa. (Nykyinen Nupurin alue ei ole laajennettavissa.) Alueen sijaintivaihtoehtoja ovat mm:

- Kulmakorventien itäpuolella Shellin kylmäaseman (D -piste) takana oleva hakkuualue
- Kulmakorventien länsipuoleinen alue

Valtatie 3: Keimolan uusi laaja alue (noin 30 - 50 kuorma-autopaikkaa) Klaukkalan eteläisen liittymän koillispuolelle (myöhemmin alueelta yhteys Kehä IV:lle). Nykyinen Keimolan alue poistuu Keharadan ja valtatie 3 uuden tiejärjestelyjen vuoksi

Valtatie 4: Keravan eteläpuolelle rakennettavalle logistiikka-alueelle myös laaja palvelualue (noin 50 kuorma-autopaikkaa.) Alue korvaa nykyisen poistuvan Leppäkorven levähdysalueen.

Valtatie 7: Sipoonlahden palvelualueen laajentaminen (kuva 6). Hirvimetsän levähdysalue valtatiellä 7 tulee poistumaan uusien tie- ja liittymäjärjestelyjen vuoksi, minkä vuoksi valtatie 7 muiden levähdysalueiden laajentaminen on perusteltua.

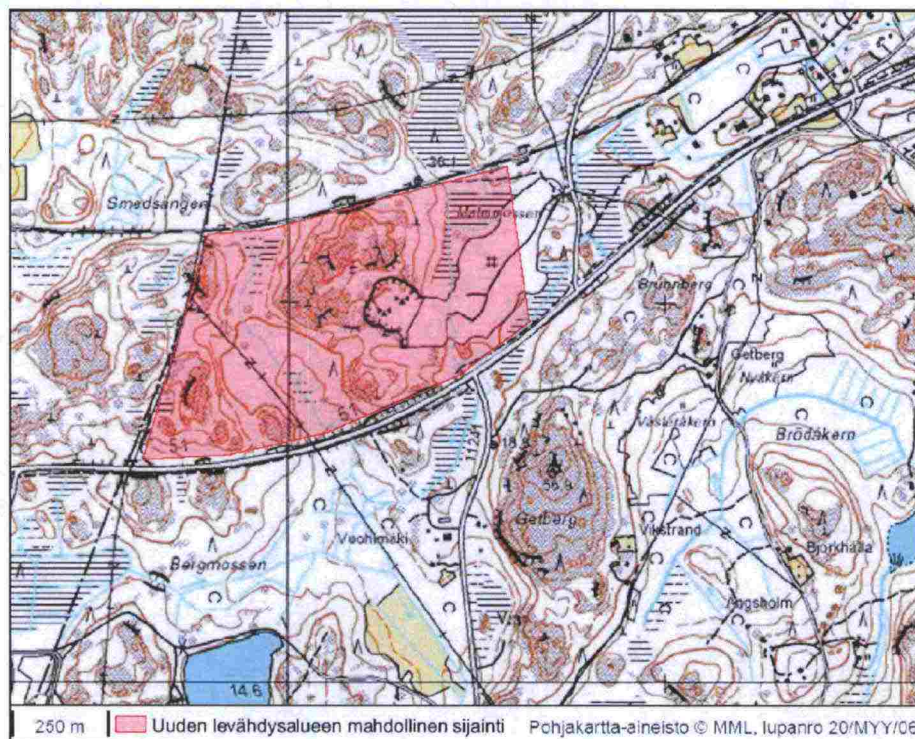
Valtatie 25. Nurmijärvellä Hangon radan ja valtatie 25 risteyksen eteläpuolelle Ketunpesän alueelle Simeon Logistics Oy:n pohjoispuolelle kuorma-autoille uusi palvelualue (kuva 7)

Valtatie 25: Nummelanharjun pohjoispuolisen alueen parantaminen ja laajentaminen varsinaiseksi palvelualueeksi tai uuden palvelualueen rakentaminen Vihtiin.

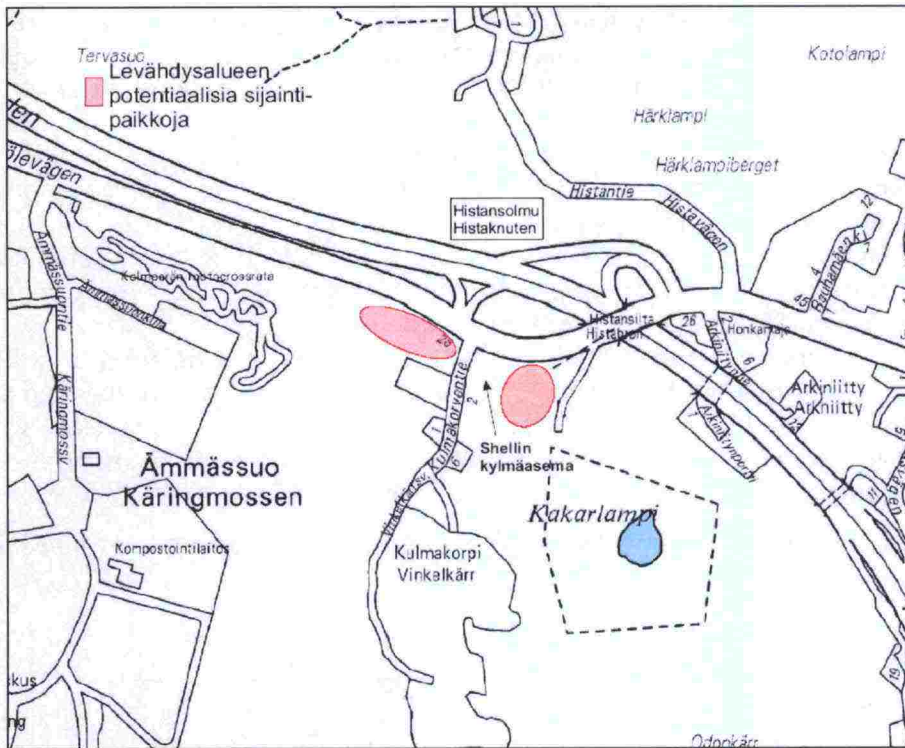
Nummelanharjun levähdysalueen laajentaminen on maastollisesti kallis ratkaisu. Näin uuden palvelualueen rakentamista on pidetty tässä suositeltavampana kehittämisvaihtoehtona. Vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja on esitetty kuvassa 8 ja niistä on todettavissa:

- Ykkösvaihtoehto on tilava, tilaa 1-3 ha tarpeen mukaan. Liittymä olisi noin 200 metrin päässä Porintielle/-tieltä johtavalle rampille. Miinuksena on, että alueella on osittain pehmeä maapohja.
- Kakkosvaihto on ahtain näistä kolmesta ja lähistöllä on vanhaa asutusta. Liittymä tulisi aivan Porintien rampin tuntumaan. Alueella on hyvä maapohja, mutta miinuksena ympäristön oletettu vastustus.
- Kolmosalue on hieman kaukana valtatiestä 25, koska esteenä on joko pohjavesi- tai liito-orava-alue. Alueella on tilaa, mutta se on mäkinen ja näkemäolosuhteet huonot. Maanhankinta saattaa osoittautua työlääksi.
- Näistä 1-vaihtoehtoa voidaan pitää toiminnallisesti parhaimpana sijaintipaikkana. Alueelle tulee myös mm. teollisuutta.

Valtatie 25: Palvelualue valtatieen läheisyyteen (kuva 10) Hangon itäiselle teollisuusalueelle (jo rakenteilla)

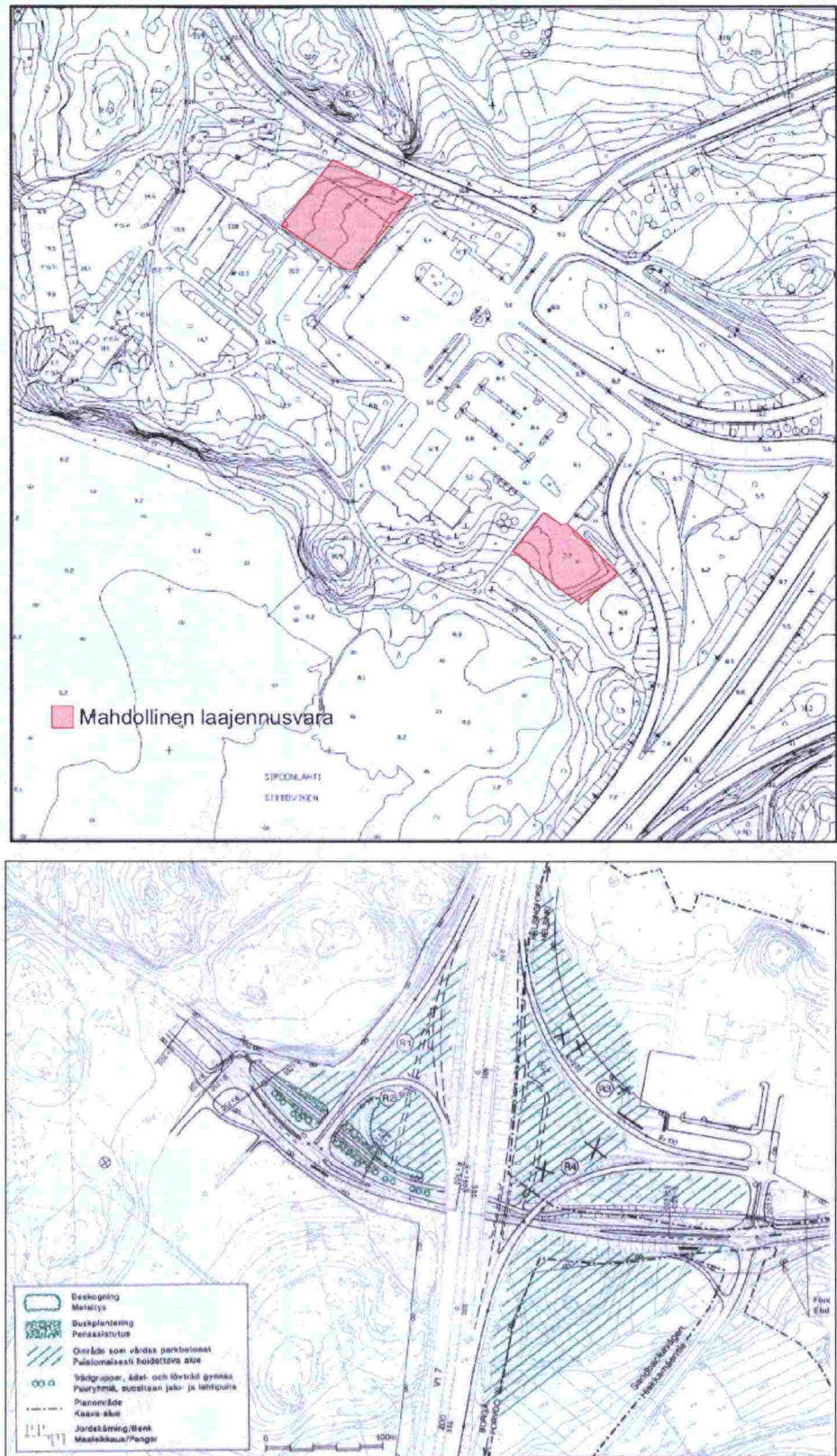


Kuva 4. Kirkkonummen Kantvikin palvelualueen mahdollinen sijainti (kantatie 51).



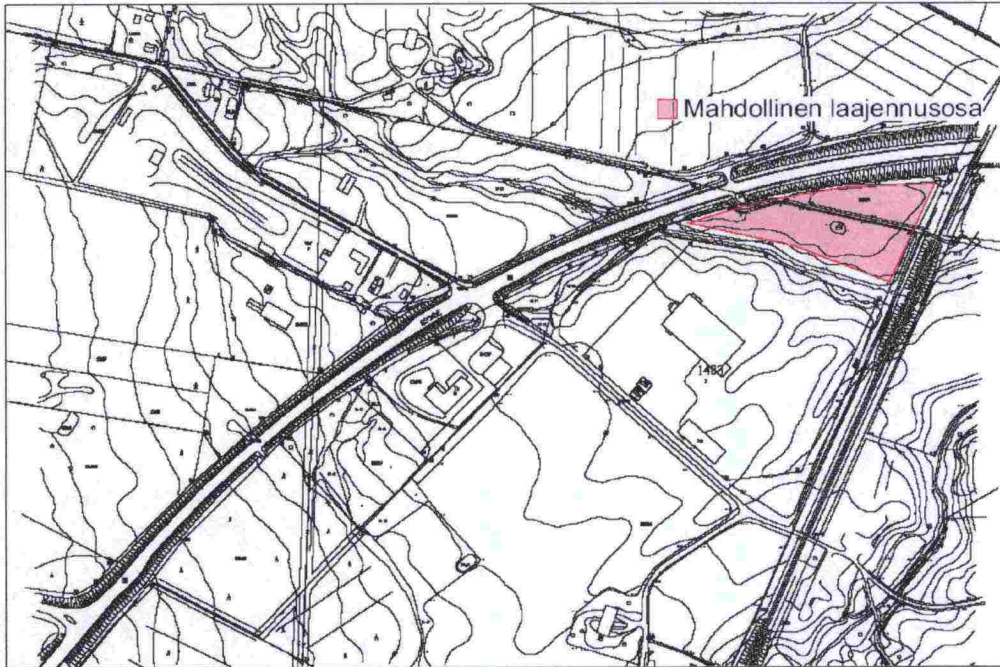
Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2006

Kuva 5. Histansolmun palvelualue Nupurintiellä valtatie 1 läheisyydessä.



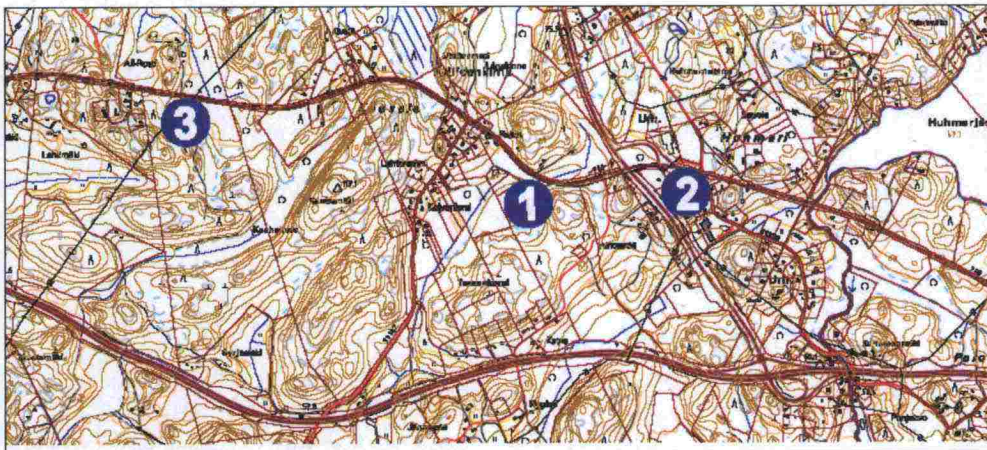
Kuva 6. a (yllä) Sipoonlahden palvelualueen laajentaminen (vt 7).

b (alla) Valtatien 7 parantaminen Sipoonlahden kohdalla (1996), suunnitelman ramppijärjestelyt.



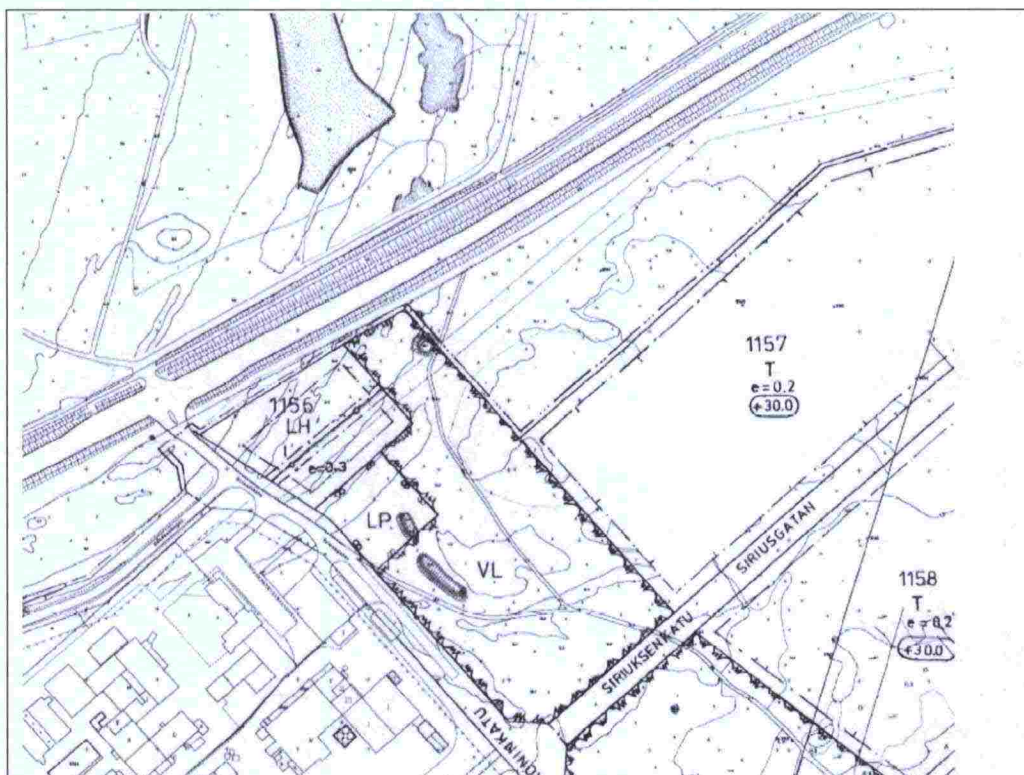
Pohjakartta (© Nurmijärven kunta, Kiinteistö- ja mittaus toimi)

Kuva 7. Ketunpesän alue valtatiellä 25.



Pohjakartta-aineisto (© Maanmittauslaitos lupanro 20/MYY/06)

Kuva 8. Vihdin alueen vaihtoehtoisia palvelualuepaikkoja.



Kuva 9. Hangon teollisuusalueen palvelualue (tontti 1157) valtatie 25 läheisyydessä.

Seuraavassa on esitetty alueet, jotka parannetaan kuorma-autoliikenteelle nykyistä sopivammiksi. Laajennussuunnat on esitetty aluekohtaisesti kuvissa 10 -13.

Laajennettavat ja parannettavat levähdysalueet

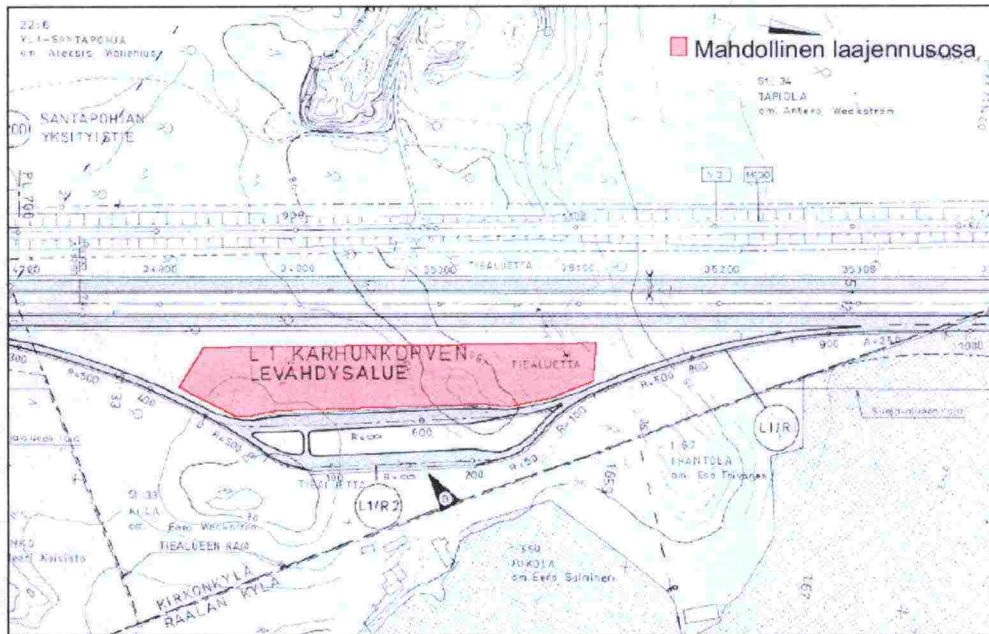
Valtatie 3: Karhukorven levähdysalue (laajennussuunta: levähdysalueen ja valtatie 3:n välinen alue). Laajennuksen yhteydessä on tutkittava mahdollisuutta järjestää alueelle tarkastuspaikka (ks. kohta 5.10).

Valtatie 3: Nummenniityn levähdysalue (laajennussuunta: esim. levähdysalueen ja seututien 130 välinen alue) Laajennuksen yhteydessä on tutkittava mahdollisuutta järjestää alueelle tarkastuspaikka (ks. kohta 5.10).

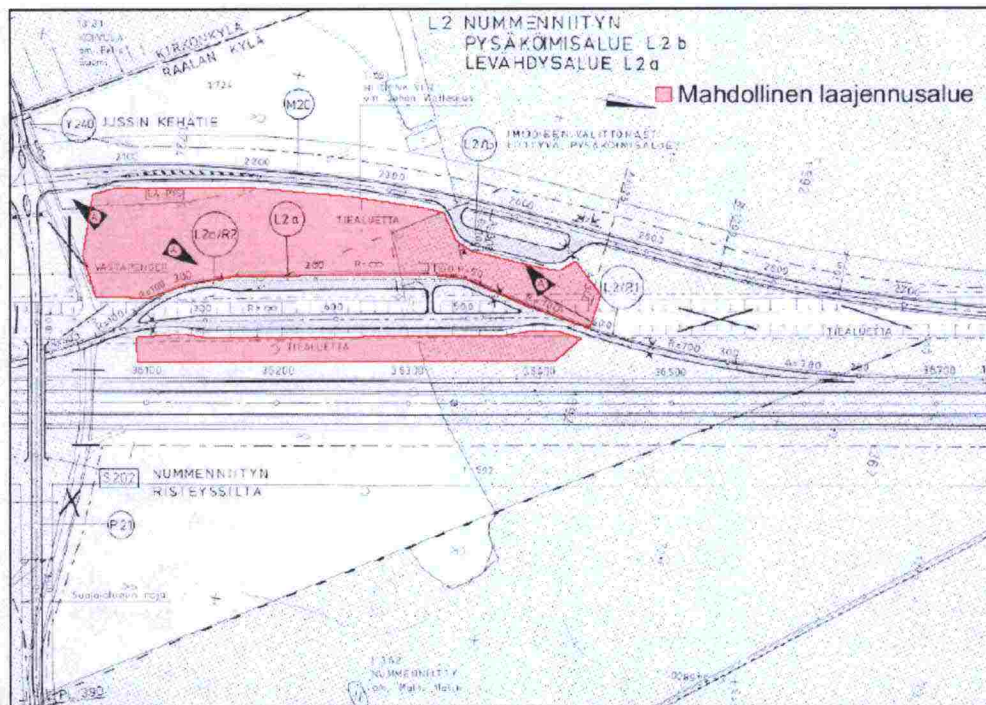
Valtatie 7: Stora Dammenin levähdysalueiden laajentaminen, kioski- tai kahvilatoiminnan järjestäminen (laajennussuunta: alueiden ulkoreuna sekä levähdysalueen ja valtatie 7 välinen alue)

Valtatie 25: Lappohjan (Korsumuseon) levähdysalueiden laajentaminen (laajennussuunta, pohjoinen alue: tien suunnassa länteen, mahdollisesti erillinen uusi alue nykyisen alueen länsipuolelle; liittymien vähimmäisetäisyys 300 m, eteläinen alue: radan suuntaan ja länteen)

- Hangon teollisuusalueen palvelualueen kehittäminen vähentää Lappohjan pohjoisen alueen laajentamistarvetta.
- Eteläisen alueen pysäköintitilan laajentamistarvetta ei varsinaisesti ole, vaan alueelle voidaan rakentaa mm. poliisien liikenteentarkastuspaikka (ks. kohta 5.10).

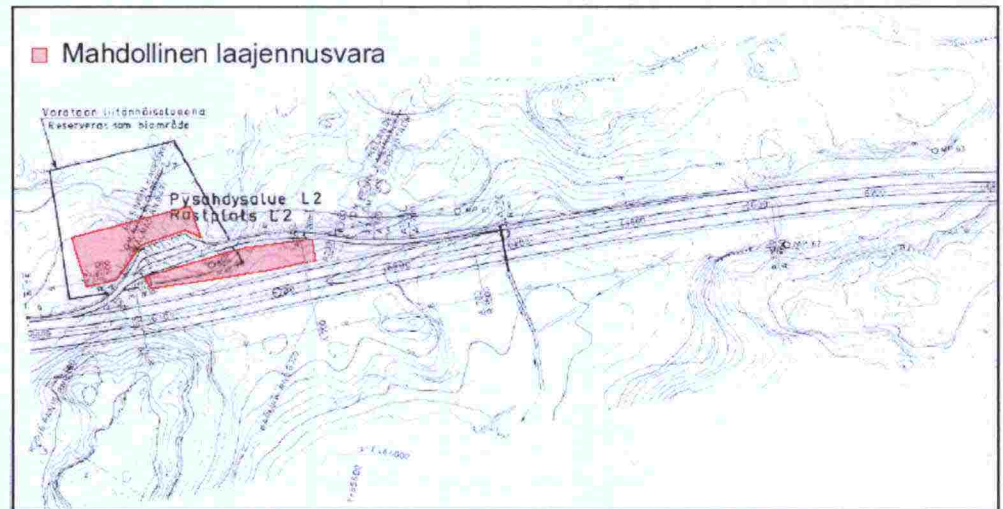


Kuva 10. Karhunkorven levähdysalueen laajentaminen valtatiellä 3.

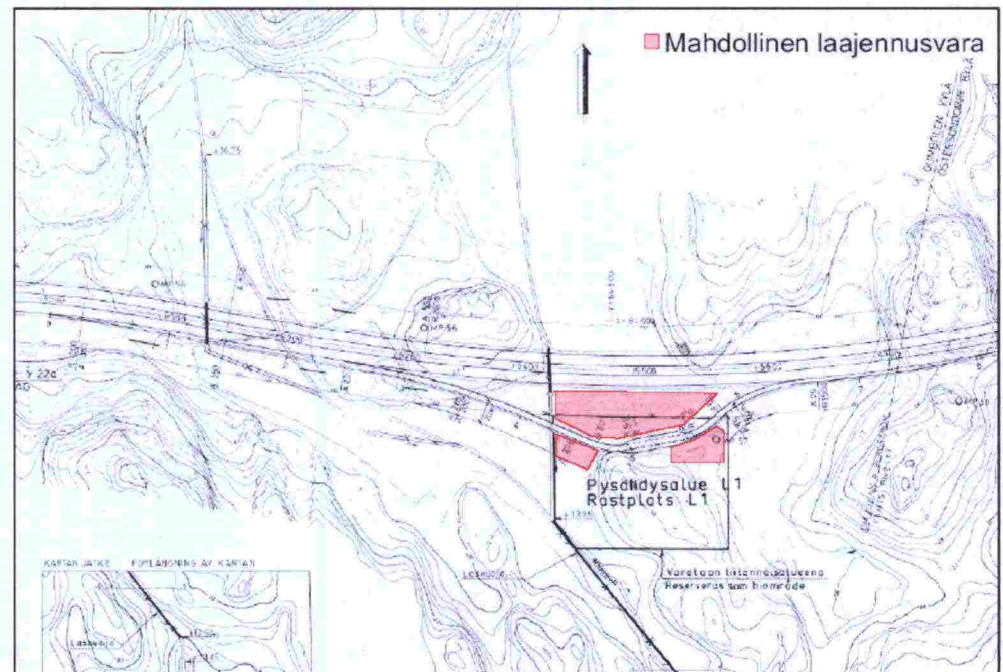


Kuva 11. Nummenniitty levähdysalueen laajentaminen valtatiellä 3.

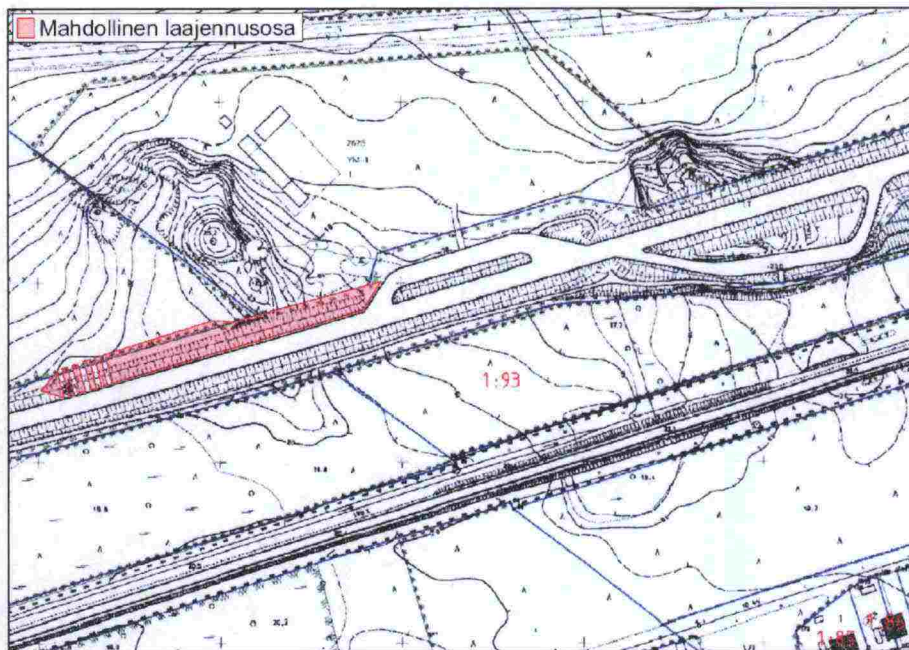
Kuva 12 a



Kuva 12 b



Kuva 12. a ja b. Stora Dammenin levähdysalueiden laajentaminen valtiella 7.



Kuva 13. Lappohjan (Korsumuseon) levähdysalueen laajentaminen.

5.2 Kehä III:n lähialue

Kuorma-autoliikenteen kannalta Kehä III:n lähiympäristössä olevat pysäköintialueet ovat sijainniltaan hyviä etenkin Vuosaaren suuntautuvissa kuljetuksissa, sillä ne mahdollistavat ajon lähelle määränpäättä ja tehostavat näin kuljetuksia. Kehäteiden läheisyydessä ei kuitenkaan ole helposti löydettävissä vapaita tähän tarkoitukseen käytettävissä olevia alueita.

Vuosaaren satamaan tulee noin 150 kuorma-autopaikkaa. Satamaan ajavat kuljettajat voivat yöpyä alueella.

Vuosaaren sataman autopaikkatarpeen helpottamiseksi on pyritty löytämään Kehä III:n lähistöltä alueita, joita voidaan käyttää kuorma-autojen pysäköintiin.

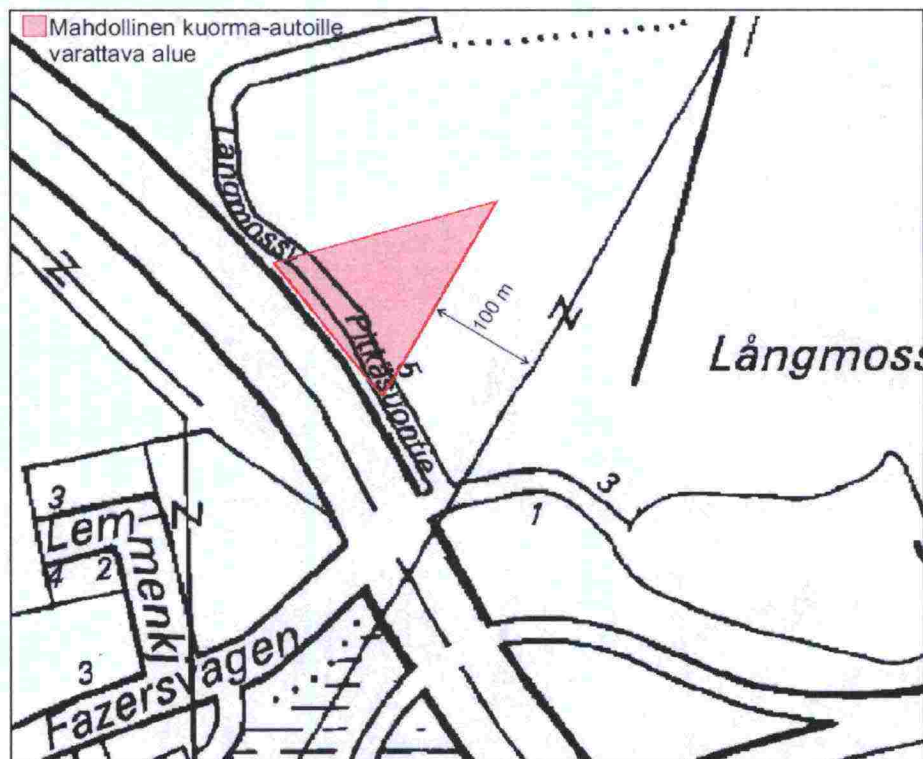
Ilolan alue Vantaalla

Vantaan Ilolan alue avataan ja vuokrataan kuljetusyrittäjien hallintaan. Järjestetään alueelle käymälät ja mahdollisuuksien mukaan kioskipalvelut.

Vaaralan alue valtatie 7 liittymän läheisyydessä Vantaalla

Vaaralaan (Kehä III:n Fazerintien liittymän läheisyydessä) varataan uusi pysäköintialue (kuva 14) kuorma-autoille (n.1,5 ha) väliaikaiseen käyttöön. Alueen kautta kulkee Heli -radan varaus, mutta sen toteutuksesta ei ole vielä päätetty.

Alueen läheisyydessä on voimajohtolinja. Suunniteltava pysäköintialue sijaitsee suojaetäisyyden (noin 100 m) päässä voimalinjasta.



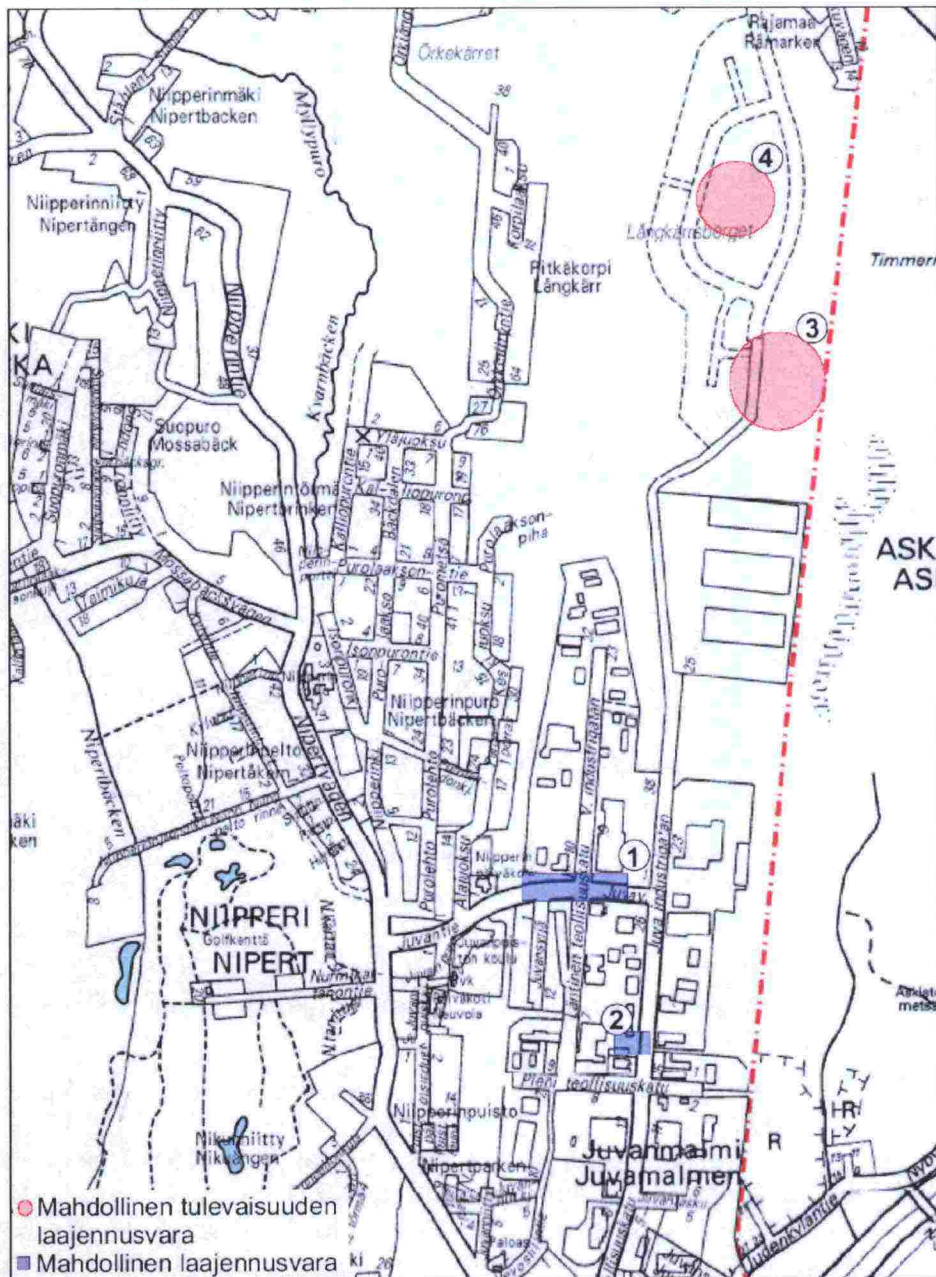
Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2006

Kuva 14. Vaaralan potentiaalinen kuorma-autoalue.

Juvanmalmin alueet Espoossa

Juvanmalmilla sijaitsee seuraavia potentiaalisia esim. pysäköintiin / siirtokuormaukseen mahdollisia alueita (kuva 15):

1. Juvantien katualue: katu on kapea, mutta katualue 20 m leveä. Alueen pituus n.100 m
2. Juvan teollisuuskatu, kaupungin omistama, alueella kioski) pienehkö LP -tontti 1:103, (65 m x 40 m) korttelissa 81004
3. Juvan teollisuuskadun päässä mahdolliset tulevaisuuden alueet, kortteli 85130 (alue 8 000 m², tonttitehokkuus 0,1, jolloin alueella voisi olla myös palvelua)
4. Em. tontin 85130 pohjoispuolinen alue

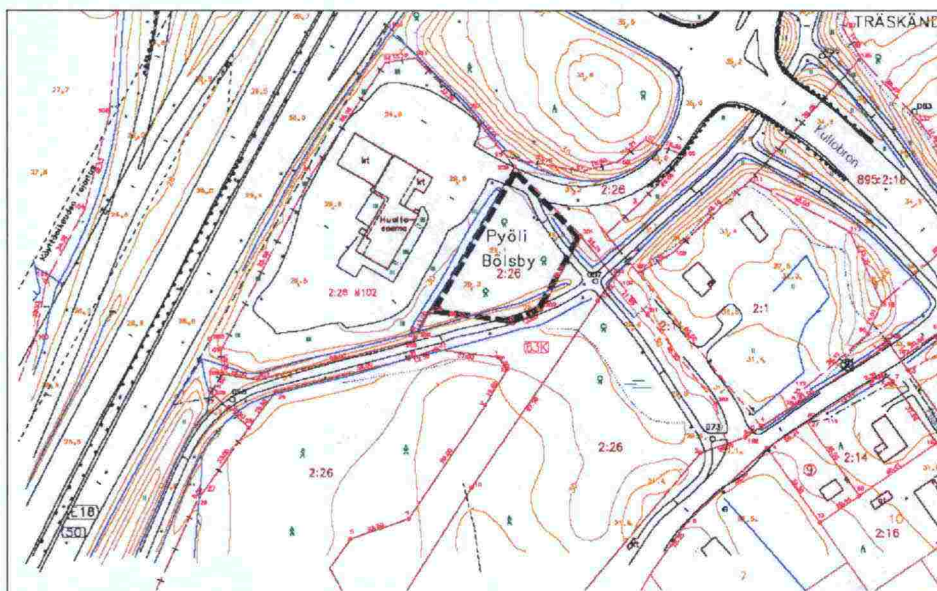


Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2006

Kuva 15. Juvanmalmin teollisuusalueen kuorma-autojen potentiaalisia alueita.

Huoltoasemien pihaan liittyvät alueet

Eräiden huoltoasemien vieressä on rakentamatonta, yksityisomistuksessa olevaa aluetta. Tässä on esimerkkinä Kulloonmäensillan kohdalla Kehä III:n läheisyydessä sijaitseva Esson huoltoasema. Huoltoaseman tonttiin rajoittuva tontti Rn:o 2:26. (omistaja: Svenska småbruk och egna hem Ab), joka sijainniltaan on pysäköintiin sopiva alue (kuva 16).

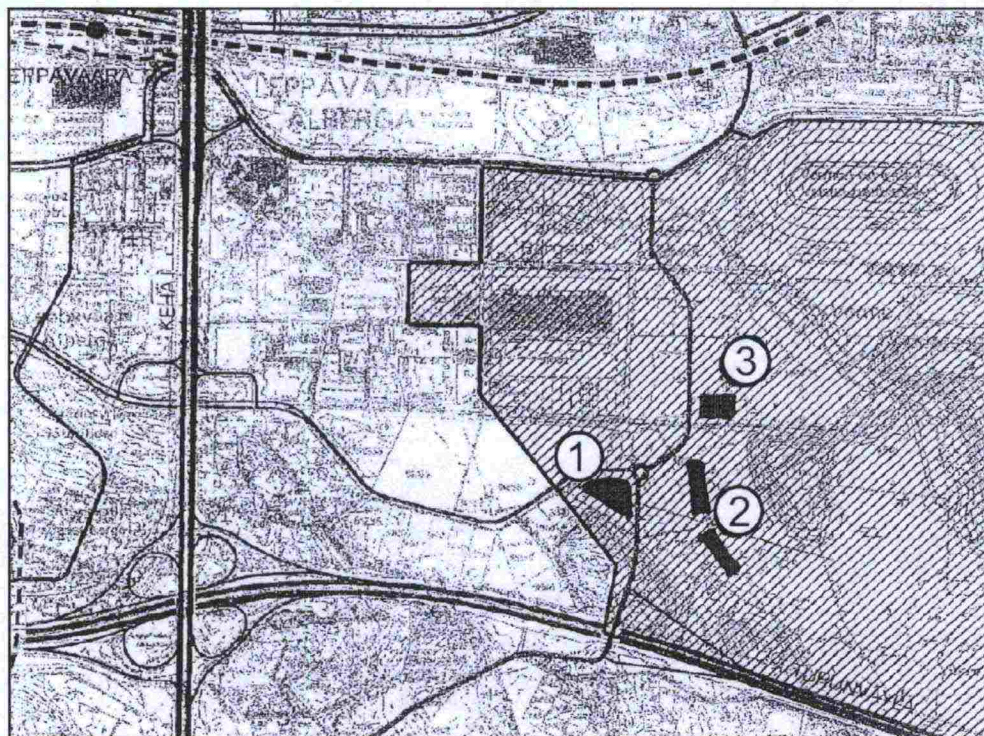


Kuva 16. Esimerkki huoltoaseman pihan laajennusmahdollisuudesta (vieressä yksityisomistuksessa oleva tontti) Kulloonmäensillan kohdalla.

5.3 Kehä III:n sisäpuolinen alue

Yli 12 m:n kuorma-autojen ajo Helsingin keskusta-alueille on kielletty (kuva 4). Niinpä kuorma-autoilijat joutuvat jättämään perävaunun alueen ulkopuolelle Kehä I:n tuntumaan ja siirtämään kuorman etuvaunuun. Tähän siirtokuormaukseen tarvittavia alueita on vähän eikä virallisesti siirtokuormaukseen käytettäviä alueita ole olemassa.

Siirtokuormaukseen sopivien alueiden löytäminen Helsingin seudulta on myös tässä työssä ollut hankalaa. Yhtenä alueena on tullut esille Risulanmäen alue (kuva 17). Alue sijaitsee Tuusulanväylän ja Vanhan Tuusulantien välisellä alueella Riihipellon kohdalla.



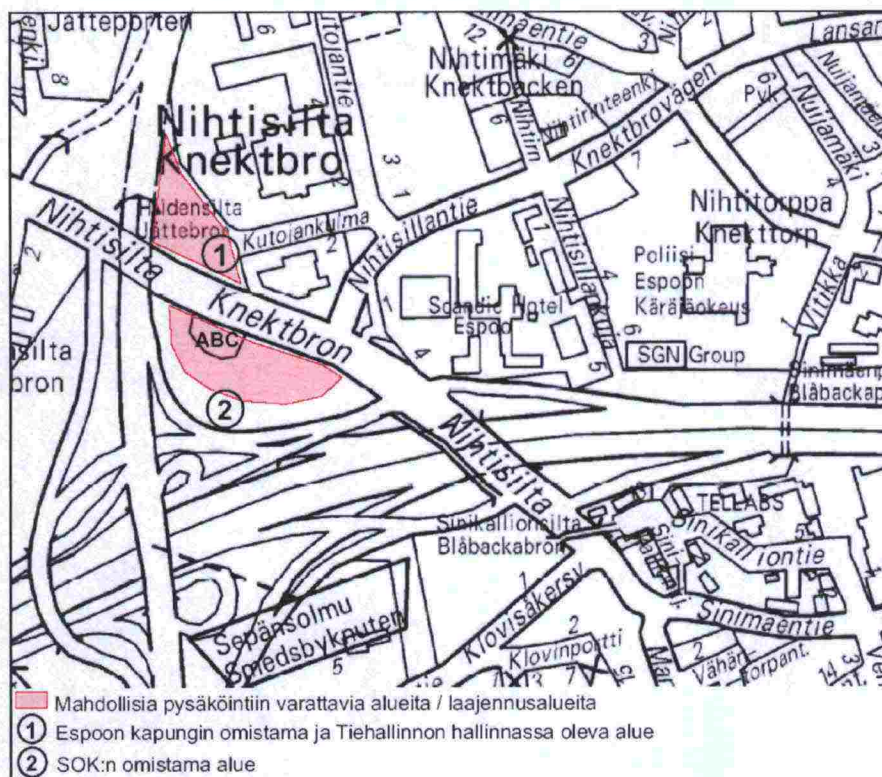
- 1 = polttoainejakelupiste
2 = LP -alueet
3= Y -tonttivaraus, käyttötarkoitus muutettavissa

Kuva 18. Vermon kehittämissuunnitelman mukaiset alueet.

Espoossa Kehä II:n ja Turunväylän (valtatien 1) Sepänsolmun eritasoliittymän ramppien koillisneljänneksessä Nihtisillan eteläpuolella sijaitsee ABC-liikennemyymälä. Sijainti on kuorma-autoliikenteelle sopiva. Alueelle tai sen läheisyyteen on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä saamaan kuorma-auto-pysäköinnille sopiva alue. Vaihtoehtoisina alueina voi olla:

1. Nihtisillan pohjoispuolinen alue, joka on tiehallinnon hallinnassa. Alueella on varaus pohjoiseen suuntautuvalla rampilla, mutta sen rakentamisajankohdasta ei ole vielä päätöstä. Alue sopii väliaikaisesti pysäköinnin käyttöön.
2. ABC:n tontin pysäköintialueiden laajentaminen ramppineljänneksessä. Tontin omistaa SOK.

Kehä II:n välin Turuntie - Hämeenlinnanväylä alustavassa yleissuunnitelmassa on lisäramppeja, mutta ne eivät juuri vaikuta esim. koillisneljänneksen ja ABC:n tontin laajentamismahdollisuuksiin (kuva 19).



Kuva 19. Kuorma-autojen pysäköintiin mahdollisesti käytettävissä olevat alueet Sepänsolmun kohdalla Kehä II:n läheisyydessä (ylimmäinen kuva) sekä Kehä II:n alustavassa yleissuunnitelmassa väliltä Turuntie - Hämeenlinnanväylä esitetyt ramppijärjestelyt (alimmäinen kuva).

5.4 Asukaspysäköinti

Kuorma-autojen asukaspysäköinti on pyritty järjestämään kaavoitukseen liittyvän pysäköinnin suunnittelun yhteydessä.

Helsingissä on asemakaavoituksessa ohjeena, että alueilla kaavoitetaan asukkaiden kuorma-autoille yksi autopaikka / 12 000 krs-m². Nämä autopaidat voivat olla myös katu- tai yleisillä alueilla. Paikkoja ei luonnollisestikaan ole tarkoitettu perävaunullisille kuorma-autoille, vaan mitoitettu vetovaunun mukaan (tavallinen kuorma-auto).

Vantaalla ohjeelliseksi hyväksytty periaate on, että raskaille ajoneuvoille varataan 1 kuorma-autopaikka / 10 000 krs-m². Vantaan kaupunki on tehnyt (v. 2005) raskaiden ajoneuvojen pysäköinnistä selvityksen, jossa on kartoitettu asukaspysäköintiin soveltuvat paikat ja reservit. Alueet ovat yleensä pienehköjä (2 – 5 kuorma-autopaikkaa). Länsimäentiellä (n. 20 paikkaa), Hakunilanteilla Riimukujan kohdalla (n. 12 paikkaa) ja Rekolassa Hanabölentiellä (n. 15 paikkaa) on laajempia alueita kuorma-autojen pysäköintiin.

Espoossa asuntoalueilla katupysäköinti sallitaan kaikilla alueilla, mikäli se on mahdollista. Yksinomaan kuorma-autojen pysäköinnin kieltävien liikenne-merkkien käyttöä vältetään. Yleisille pysäköintialueille pyritään järjestämään mahdollisuuksien mukaan muutamia kuorma-autoille varattuja paikkoja.

Kuorma-autojen pysäköintitarpeen huomioon ottaminen on osoittautunut asemakaavoituksessa vaikeaksi ja niinpä em. kerrosalaan perustuvista ohjeistoista on jouduttu useasti tinkimään.

5.5 Muut kehittämistoimenpiteet

Työn kuluessa ideoitiin myös kuljettajien työtä ja työolosuhteita parantavia toimenpiteitä. Nämä kehittämisehdotukset vietiin myös verkkopaneeliin arvioitaviksi.

Kuljettajien taukotupajärjestelmän kehittäminen

Tärkeille kuorma-autojen levähdysalueille kuljettajille varattujen taukotilojen järjestäminen. Tila mahdollistaa esim. lepäämisen, lehtien luvun, omien eväiden syönnin ym.

Tiedotuksen parantaminen

Tietoliikenneyhteydet sataman ja kuljetusten välille siten, että voidaan toteuttaa ”täsmäkutsut” ja ilmoittaa ajoneuvojen sijainnit kuljetusten tehostamiseksi ja turhan odottelun vähentämiseksi. Tavaraliikenteen palveluverkoston informaatiojärjestelmän kehittäminen siten, että logistiikkaverkon osapuolten välinen keskinäinen informaation jakelu on mahdollista. (Hanke on jo käynnissä).

Tieopastuksen parantaminen

Päätieltä opastuksen järjestäminen yhdistelmäajoneuvoille sopiville pysäköinti- ja levähdysalueille parantaa kuljettajan mahdollisuutta löytää tauko-pysäköinnille sopiva alue. On toivottu myös, että opastuksesta kävisi ilmi, kuinka pitkä matka on seuraavalle mahdolliselle taukopaikalle (lähde: Työterveyslaitoksen Työturvallisuusosaston kuljettajatutkimus 2001). Myös Rah-tarit ry on tehnyt aloitteen kuorma-autojen opastusjärjestelyiksi.

Nettikamerat levähdysalueille

Pysäköintitilanteen, kelin ja valvonnan seurantaan kehitetään kelikamera-tyyppinen järjestelmä, jossa internetin kautta saadaan tarvittavat tiedot myös esim. navigaattoreihin.

Valvontakamerat ovat kytkettävissä esim. kiertävien vartiointiyritysten tietojärjestelmään.

Osa alueista vartioituiksi ja maksullisiksi

Osalle alueista asetetaan vartiointi- ja käyttömaksu esim. 5 euroa / 10 tuntia. Palvelujen käyttöoikeus sidotaan rahalliseen korvaukseen tai ravintolapalvelujen käyttöön (esim. saunapalvelut). Järjestely antaa palvelujen tuottajalle mahdollisuuden ylläpitää palveluja.

Taulukossa 7 on esitetty, kuinka paljon eri yritystaustaiset kuljettajat ovat keskimäärin valmiita maksamaan palveluista (lähde: Raskaan liikenteen taukopaikat, nykytilanne ja kehittämistarpeet. Työterveyslaitos, Työturvallisuusosasto 2002).

Taulukko 7. Työterveyslaitoksen kyselytutkimuksen (v. 2001) mukainen palvelukohtainen hinta, minkä kuljettajat keskimäärin ovat valmiita maksamaan palveluista. (Huom. hinnat markkoina)

Palvelu	yksityisyritykset mk/kerta (ka)	yhteen yritykseen palkatut työntekijät mk/kerta (ka)	useampaan yritykseen palkatut työntekijät mk/kerta (ka)
yöpyminen	72	51	53
pesutila	15	13	14
sauna	19	16	19
sähköpiste	15	13	21
auton vartiointi	25	24	34
lounas	35	32	31

5.6 Kehittämistoimenpiteiden kyselyn tulosten mukainen tärkeysjärjestys

Tärkeimpänä toimenpiteenä pidettiin Keimolan palvelualueen kehittämistä.

Kyselyssä oli mahdollista kommentoida ehdotuksia, eikä esim. Keimolan alueen sijainnin siirtyminen pohjoisemmaksi aiheuttanut vastakommentteja, vaan alueen kehittämistä kuorma-autoille sopivaksi pidettiin todella tärkeänä.

Valtatien 3 lisäksi myös muiden tärkeiden sisääntuloteiden (valtateiden 4 ja 7) pääkaupunkiseutua sekä Kehä III:n lähellä sijaitsevien palvelualueiden kehittämistä pidettiin tärkeänä.

Taukotupajärjestelmän kehittäminen oli vastauksissa toisella sijalla. Nykyisin suuntauksena on kehittää autojen omien hyttien mukavuutta ja palvelutasoa. Laajan taukotupajärjestelmän kehittäminen saattaa osoittautua hankalaksi ylläpidon, riittävän tilan sekä valvonnan kannalta. Jos tämän tyyppisen järjestelmän toteutukselle löytyy halukkuutta, järjestelyt saattaisivat olla seuraavanlaisia:

- Korkealuokkaisilla palvelualueilla taukotiloista vastaisivat alueen palvelujen tuottajat, jolloin käytöstä peritään korvaus esim. järjestelmään kuuluvilta yrityksiltä. Tämän tyyppisiä taukotiloja on jo olemassa palvelujen yhteydessä.

- Muilla alueilla kuljetusyrittäjät vastaavat ylläpidosta, jolloin ulkopuolinen huoltoyritys hoitaa kunnossapidon korvausta vastaan, ja tilat ovat vain niiden yritysten kuljettajien käytössä, jotka osallistuvat järjestelmään. Sisäänkäynti olisi vain esim. henkilökohtaisella sirukortilla tai muulla tunnuksella.

5.7 Erikoiskuljetukset

Erikoiskuljetukset käyttävät nykyisiä levähdysalueita. Nykyiset pysäköinti- ja levähdysalueet sopivat yleensä melko hyvin myös erikoiskuljetuksille riippuen kuljetusten koosta. Jos kuitenkin tehdään puomillisia vartioituja paikkoja, olisi kulkuaukkojen ja sisääntuloväylien oltava 8 m leveitä.

5.8 Vaarallisten aineiden ja polttoaineiden kuljetukset

Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat samat työaikasäädökset kuin muidenkin kuljetuksia. Porvoon Sköldvikin ja kemian teollisuutta lähellä olevat muut paikat ja lentoasema ovat tarve-alueita (lähtö /määränpää).

Vaarallisten aineiden pysäköinti vaatii turvallisia ja vartioituja alueita. Alueita kehitettäessä vaarallisten aineiden kuljetukset on otettava huomioon.

5.9 Suunnitteluohjeiden kehittäminen

Pysäköinti- ja levähdysalueiden suunnitteluohjeissa ei tällä hetkellä ole erityisesti otettu huomioon vaarallisten aineiden kuljetustarpeita eikä esim. vaatimuksia paikkojen sijainnille. Myös raskaan kuorma-autoliikenteen tarpeiden huomioonottaminen suunnitteluohjeissa on jäänyt vähäiseksi. Ohjeet voivat sisältää myös kuorma-autoille tarkoitettujen palvelualueiden suunnittelun. Tiehallinnon on varauduttava tältä osin ohjeiden kehittämiseen.

5.10 Poliisien tarkastuspaikat pysäköinti- ja levähdysalueilla

Liikkuva poliisi ja tiepiirin edustajat ovat v. 2001 kartoittaneet raskaan liikenteen tarkastuksille sopivat paikat.

Levähdys- ja pysäköintialueisiin on esitetty mm. seuraavia tarkastuspaikkojen kehittämistoimenpiteitä:

- Hirvihaaran Tuuliruusun levähdysalueen (valtatie 4) uudelleenjärjestely sopivaksi myös valvonnalle,
- Tammion levähdysalueiden (valtatie 7) tasauksen parantaminen, jotta jarrudynamometrin käyttö on mahdollista,
- Lappohjaan (valtatie 25) valvontaan sopiva alue Hangon satamasta tulevalle liikenteelle. Myös tien pohjoispuolella on tarvetta tarkastuspaikalle,
- Sipoon Östersundomissa valtatiellä 7 levikkeet kummallakin suunnalla liian kapeat ja esitetään niiden levennämistä,
- Tammisaaren Horsbäckin kohdalla valtatiellä 25 Helsingin suuntaan kuljettaessa levike liian kapea ja esitetään sen levennystä. Myös vastakaiselle suunnalle toivotaan tarkastuspaikkaa,

- Märkiössä (valtatie 25) vain yksi tarkastukseen sopiva levike. Länteen menevälle liikenteelle tarvitaan myös tarkastuspaikka.

Aikaisemmin tässä esitettyjen levähdysalueiden parantamistoimenpiteiden suunnittelun yhteydessä on tarkoituksenmukaista tutkia myös mahdollisuus tarkastusalueiden kehittämiseen mm. Keimolan ja Kantvikin (kantatien 51 varrella) palvelualueiden suunnittelun, Karhukorven ja Nummenniityn levähdysalueiden laajentamisen yhteydessä. Levähdysalueet on kuitenkin ensisijaisesti tarkoitettu kuljettajien virkistäytymiseen ja lepoon, jolloin tarkastusalueet ja toiminta on pyrittävä erottamaan levähdysalueiden normaaleista palvelutoiminnoista.

Seuraavassa on esitetty taulukkomuodossa Liikkuvan poliisin Etelä-Suomen osaston Helsingin yksikön näkemykset tarkastuspaikkojen tärkeysjärjestyksestä:

Taulukko 6. Valvontapaikkatarpeet ja niiden tärkeysjärjestys, Liikkuvan poliisi, Etelä-Suomen osasto / Helsingin yksikkö 2006.

Sija	Paikka	Kommentit
1	Pääkaupunkiseudulla ei yhtään tarkastukseen sopivaa paikkaa.	
2	Kehä I, Kehä III, kantatiet 45 ja 51 ei tarkastuksen sopivia paikkoja.	
3	Vt 1 levikkeet (Espoo Nuksio, Lohja Hiidenvesi) ahtaita, kioskitoimintaa.	
4	Vt 2	Ei paikkoja etelän suuntaan ja vain yksi paikka pohjoiseen (Karkkila).
5	Vt 3 Nurmijärvi Karhukorpi / Nummenniitty	Ainoat soveltuvat levikkeet kioskiryttäjien käytössä.
6	Vt 4 Kerava	Levikkeet kioskitoiminnassa, ensimmäiset soveltuvat alueet ovat vasta Mäntsälässä.

Suurimpana ongelmana on koettu pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden tarkastuspaikkojen puuttuminen pääteiltä.

5.11 Infokorttijärjestelmä

Levähdys- ja pysäköintialueiden tiedot on tallennettu tierekisteriin. Alueiden karttoja ei ole koottuna tiedostona, vaan ne ovat löydettävissä vain tiesuunnitelmista ja kaavakartoista. Tiedot ovat hajanaisia. Pysäköinti- ja levähdysalueiden infokorttijärjestelmän kehittäminen parantaisi aluetietojen saatavuutta. Järjestelmään voi sisällyttää Tiehallinnon palvelualueiden lisäksi myös yksityisten ylläpitämiä merkittäviä alueita. Infokorttijärjestelmä palvelee suunnittelijoita, kuljetusyrittäjiä ja muita sidosryhmiä.

Järjestelmässä pysäköinti- ja levähdysaluetiedot on kerätty taulukkoon kohdekohtaisesti. Järjestelmä sisältää yhdistelmätaulukon ja indeksikartan kaikista pysäköinti- ja levähdysalueista sekä kohdekohtaisen kortin kustakin alueesta. Yhdistelmätaulukko sisältää keskeiset tiedot ja kohdekohtaiset taulukot yksityiskohtaiset tiedot. Kohdekohtaisiin kortteihin on palvelutasotietojen lisäksi mahdollista liittää mm. kuvia, aluekartta, kaavakartta sekä reitti- ja alueopastus.

Karttapohja ja yhdistelmätaulukko linkitetään infokortteihin, jolloin karttaa tai yhdistelmätaulukkoa "klikkaamalla" päästään levähdys- ja pysäköintialuekohtaisiin tietokortteihin. Yhdistelmätaulukon ja kohdekohtaisten taulukkojen tiedot linkitetään niin, että perustietojen päivittäminen esim. yhdistelmätaulukossa päivittää suoraan kohdekohtaisen taulukon tai päinvastoin.

6 RAHOITUSMALLIT

Yleisten teiden palveluissa on lähdetty aikanaan liikkeelle siitä, että tienpitäjä ylläpitää kattavaa pysäköinti- ja levähdysalueverkostoa. Perustarjonta on sisältänyt alueen, jossa on tilaa henkilöautoille ja muutamalle kuorma-autolle. Alueen peruspalveluina on ollut jättepiste ja pöytäryhmä. Alueiden hoito on ollut ympärivuotista. Tienkäyttäjien odotusten mukaisesti Tiehallinto on lisännyt palvelutarjontaansa myös 24 h /vrk palvelua tarjoavia palvelualueita. Tiehallinto on palvelualueiden osalta säännönmukaisesti ulkoistanut palvelujen tuotannon yksityisten toimijoiden tehtäväksi. Tiehallinnon palvelualueverkko jää kuitenkin väijäämättä harvaksi ja sen laajentaminen tapahtuu hitaasti pääteiden investointihankkeiden yhteydessä. Palvelualueet tarjoavat huoltoasema- ja myymäläpalvelujen lisäksi laadukkaat tilat raskaalle liikenteelle niin tilojen määrän kuin raskaan liikenteen tarvitsemien palvelujen osalta.

Pääteiden varsien palvelutarjonta on viime aikoina kehittynyt ripeästi yksityisten palveluntuottajien investointien myötä. Pääteiden välittömässä läheisyydessä sijaitsevat liikennepalvelualueet tarjoavat useimmiten 24 h /vrk asiakaspalveluja, ja tarjolla on yleensä myös laadukkaat tilat raskaalle liikenteelle. Yksityiset palvelualueet yhdessä Tiehallinnon palvelualueiden kanssa muodostavat yhä kattavamman tienvarsipalvelujen verkon.

Raskaan liikenteen näkökulmasta kuntien kaavoittamat ja yksityisten toteuttamat palvelualueet ovat nostaneet tienvarsipalvelujen laatua selvästi. Tiehallinnon on kuitenkin edelleen koordinoitava raskaan liikenteen käyttöön soveltuvien autohof- tyyppisten alueiden kehittämistä siten, että raskaan liikenteen pääyhteyksillä voidaan toteuttaa nykyistä toimivampi erityisesti raskaalle liikenteelle tarkoitettu palvelualuejärjestelmä. Myös nykyisten yleisten alueiden laajentaminen jää suureksi osaksi Tiehallinnon tehtäväksi. Lisäksi Tiehallinnon tehtävänä on järjestää myös riittävät raskaan liikenteen valvontaan soveltuvat alueet.

Tiehallinto on siis myös nykypäivinä keskeisessä asemassa levähdysalueiden kehittämisessä toimien yhä enemmän hankkeiden käynnistäjänä erityisesti silloin, kun alueiden toteutukseen ja palvelujen tuottamiseen sovelletaan julkisen ja yksityisen rahoituksen yhdistelyä eli ppp -rahoitusmallia. Palvelusopimuksissa ansaintalogiikka määräytyy markkinoiden kysynnän ja hintatason mukaan. Valmista konseptia ei siis ole ennakoon suunniteltavissa, vaan Tiehallinnon on tapauskohtaisesti räätälöidyllä kilpailuttamisella haettava ansaintalogiikaltaan paras ratkaisu. Kilpailuun osallistuvat mm. rahoitusyhtiöt ja palvelujen tuottajat (öljy-yhtiöt, ravintolaketjut jne).

Jotta toimintakonsepti on kannattava palveluntuottajalle, sen palvelujen myynnin on oltava riittävän kannattavaa. Rahoitustapoihin voi kuulua korvauksen maksaminen alueen ylläpidosta sekä käyttömaksuperiaatteen soveltaminen, so. tiettyjen palvelujen käytöstä peritään käyttäjältä erillinen maksu. Korvauksen periminen palveluista ja jopa pitkäaikaispysäköinnistä voi tietyissä tilanteissa olla käyttökelpoinen toimintaperiaate.

Seuraavassa on käsitelty rahoitusmalleja hankkeen laajuuden ja luonteen perusteella jaoteltuina.

Pysäköintialueiden /pienehköjen levähdysalueiden palvelutason parantaminen

Suppeimmillaan sopimuksilla haetaan ratkaisua alueen hoitoon ja valvontaan. Tällaiset sopimukset koskevat lähinnä pienehköjä levähdysalueita, jotka ovat raskaan liikenteen kannalta sopivia erityisesti lyhyiden lepotaukojen pitämiseen. Palveluntuottajan liiketoiminta on pienimuotoista kioski- tai kaupatoimintaa ja keskeinen asiakasryhmä on henkilöautoilijat. Palveluja ei ole yleensä saatavilla yöaikaan. Liiketoiminnan luonteen mukaan hoitosopimus voi olla kesäaikainen tai ympärivuotinen. Sopimusjakson pituus voi olla vuodesta eteenpäin ja kilpailuttaminen on määrämuotoista.

Nykyisten levähdysalueiden laajentaminen ja palvelutasoluokan parantaminen

Nykyisten levähdysaluejärjestelyjen parantamisen sekä alueen laajennuksen rahoitus edellyttävät pitkäaikaisempia ja mittavampia palvelusopimuksia. Tällöin alueen palvelut kohdistuvat sekä henkilöautoilijoille, palvelun laajuuden mukaan myös tilausbussimatkustajille että raskaan liikenteen kuljettajille. Alueen palvelut voivat olla avoinna arkisin ympäri vuorokauden. Kuljettajille voi olla myös tarjolla lepohuone ja suihkutilat. Sopimusjakso on useita vuosia alueen investointien ja palvelujen laajuuden suhteen. Palvelusopimukseen voi sisältyä myös aluevuokra.

Alueen laajennuksesta aiheutuvien kustannusten kattaminen palvelusopimuksilla saattaa paikoin osoittautua hankalahkoksi, jolloin rahoituksesta ja toteutuksesta joutuu vastaamaan julkinen sektori (Tiehallinto, kunnat).

Uudet palvelualueet

Levähdysalueen kehittäminen erityisesti raskaan liikenteen palvelualueeksi tai uuden palvelualueen rakentaminen edellyttävät mittavaa liiketoimintaa ja pitkiä sopimusjaksoja. Alueen ansaintalogiikka perustuu edelleen pääosin henkilöauto- ja tilausbussiliikenteeseen, mutta samalla alue tarjoaa pysäköintitilan useille kymmenille rekoille. Saatavilla on rekojen tankkaus- ja tarkistuspalveluja sekä kuljettajille levähdys-, majoitus- ja virkistyspalvelut. Palvelusopimusten kilpailuttaminen on mittava tehtävä ja edellyttää valmistelussa myös markkinoiden toimivuuden arviointia.

Tarvittavan maan hankintakustannukset kohdistuvat usein Tiehallinnolle, jos palveluyrittäjälle se ei ole taloudellisesti kannattavaa. Esim. vilkkaasti liikennöityjen väylien läheisyydessä saattaa autohotellityyppinen toiminta olla kannattavaa.

Alla on kuvattu palvelusopimuksen yleisiä vastuita:

Palveluntuottajan tehtäviä

- alueen ja varusteiden suunnittelu
- alueen hoito ja kunnossapito
- sovittujen investointien toteutus
- hankkeen rahoittaminen
- liiketoiminnan edellyttämien lupien hankinta
- palvelun tuottaminen sovitulla laatutasolla
- Infotaulujen rakenteiden rakentaminen
- aluevuokran maksaminen
- maantielain ja elinkeinon harjoittamista ohjaavien säännösten noudattaminen
- jätevesien johtaminen kunnan viemäriverkkoon
- hulevesien johtaminen sovitulla tavalla

Tiehallinnon tehtäviä

- alueen liittymäjärjestelyt
- tarvittavat valaistusjärjestelyt (liittymä ja alue, vrt sähköliittymä)
- sähköliittymän tuominen alueelle vrt. kunta
- alueen tieopastus
- maa-alueen hankinta
- infotaulut (Tiehallinto, kunta)
- sopimuksen valvonta

Kunnan tehtäviä

- kunnallistekniikan tuominen alueen rajalle
- sähköliittymän tuominen alueelle
- kaavoituksen kautta kevytväylien liitynnät alueelle, vrt. liityntä-pysäköinti

Kaupunkialueiden pysäköinti- ja siirtokuormausalueet

Kaupunki voi luovuttaa tai vuokrata alueitaan kuorma-autoille varatuiksi pysäköintialueiksi. Hankittavan alueen ollessa yksityisomistuksessa maanhankinnan tai vuokrauksen tekee palveluyrittäjä, joka haluaa laajentaa aluettaan, kunta tai kuljetusyrittäjien edunvalvontajärjestöt (Rahtarit, SKAL tai suuret kuljetusyrietykset). Tämän tyyppinen kokeilu on toteutumassa Ilo-lan alueen yhteydessä.

7 TOIMENPIDEOHJELMA

Tienro	Lähiajan toimenpiteet	Ajankohta 2006-2010	Vastuut
3	Keimolan uusi alue	2008	Tiehallinto
25	Hangon teollisuusalueen palvelu- alue	2006-2007	Hangon kaupunki
3	Ilolan alueen avaaminen	2006-2007	SKAL, Rahtarit ry, Tie- hallinto
Kehä III	Vaaralan alueen toteutus	2007-2008	Vantaan kaupunki, pal- veluyrittäjät
7	Sipoonlahden palvelualueen laa- jentaminen	2007-2009	Tiehallinto, Sipoon kunta
4	Kerca -alue	2007 -	Keravan kaupunki, Tie- hallinto, palveluyrittäjät
25	Lappohjan eteläinen poliisin tar- kastusalue	2007	Tiehallinto
	Risulanmäen siirtokuormausalue	2007	Helsingin kaupunki
	Juvantien ylläolevan katualueen reuna-alueet kuorma-autojen py- säköintiin	2007	Espoon kaupunki
1	ABC –aseman kuorma-autopysä- köinnin laajentaminen Kehä II:n Sepänsolmun kohdalla	2007-	Tiehallinto ABC -ketju, Espoon kaupunki
Kehä III	Kulloonmäensillan huoltoaseman (Esso) alueen laajentaminen	2008	Rahtarit, SKAL, Espoon kaupunki, Exxonmobil
	Tosiaikaisen tiedotuksen paranta- minen, alueiden valvonnan kehit- täminen (esim. kameravalvonta)	2007-	ITS –Finland, Rahtarit, SKAL, Satamat, Tiehal- linto
	Pysäköinti- ja levähdysalueiden suunnitteluohjeiden kehittäminen (mm. vaarallisten aineiden kulje- tukset, erikoiskuljetukset)	2007-	Tiehallinto
	Kuorma-auto-opastuksen kehittä- minen	2007-	Tiehallinto
	Tiedotuksen parantaminen, info- korttijärjestelmän kehittäminen	2007 -	Tiehallinto, Rahtarit, SKAL

Toimenpideohjelma on esitetty seuraavissa taulukoissa: Tienumero	Myöhemmin toteutettavat toimenpiteet (v. 2011 -)	Vastuut
1	Nupurintielle Espooseen uusi alue (valtatie 1 rinnakkaistielle)	Tiehallinto, Espoon kaupunki, palveluyrittäjät
51	Uusi alue Kantvikiin Kirkkonummelle	Tiehallinto, Kirkkonummen kunta
3	Karhukorven levähdysalueen laajentaminen	Tiehallinto
3	Nummenniityn levähdysalueen laajentaminen	Keravan kaupunki
7	Stora Dammenin alueiden laajentaminen	Tiehallinto
25	Lappohjan laajennus Hangon alueella Korsumuseon kohdalla	Tiehallinto
25	Vihdin palvelualue läheisyydessä	Vihdin kunta, Tiehallinto
	Juvanmalmin teollisuuskadun alueet Espoossa	Espoon kaupunki, kuljetusyrittäjät
1	Vermön alueen kehittäminen	Espoon kaupunki, kuljetusyrittäjät

8 JATKOTOIMENPITEET

Kuorma-autojen pysäköinti- ja levähdysaluejärjestelmän toteuttaminen vaatii sidosryhmien sitoutumista järjestelmän kehittämiseen. Työ vaatii mm. seuraavia jatkotoimenpiteitä:

- maankäyttöön liittyvistä uusista järjestelyistä ja ehdotetuista aluevarauksista on sovittava kuntien kanssa, jotta ne otetaan huomioon myös muussa maankäyttösuunnittelussa ja kaavoituksessa. Alueet vaativat myös kuntien panosta (mm. kunnallistekniikan rakentaminen) ja sen toteutus- ja rahoitustavasta on tehtävä alustava sopimus,
- osa kehittämistoimenpiteiden toteutuksesta on riippuvainen kuljetusyri-tysten toimenpiteistä. Erityisesti kuorma-autoille tarkoitettujen pysäköinti- ja siirtokuormausalueiden hoito ja valvonta saattaa olla mahdollista vain, jos kuljetusyrittäjät ottavat vastuun alueista (vrt. Ilolan alue),
- palvelualueiden kehittäminen vaatii myös räätälöityjen palvelukonseptien, rahoitusmallien ja sopimusten laatimisen, ja tässä työssä Tiehallinnolla on keskeinen rooli,
- levähdysalueiden uudelleenjärjestelyt ja laajentaminen kuorma-auto- liikenteen tarpeet huomioon ottaen vaatii hankesuunnitelmia, (mm. alueen yleis- ja rakennussuunnitelma). Työn käynnistäminen on Tiehallinnolle kuuluva tehtävä,
- kuorma-autojen palvelualueiden opastusjärjestelyjen toteuttaminen vaatii lisäselvityksiä ja lainsäädäntöön liittyviä toimenpiteitä,
- levähdysalueiden suunnitteluohjeiden tarkentaminen eri kuljetusmuotojen osalta kuuluu Tiehallinnon tehtäväkenttään,
- viestintäjärjestelmän kehittämisessä kuljetusyrittäjät, satamalaitokset ja muut viestinnän sidosryhmät ovat keskeisessä asemassa,
- pysäköinti- ja levähdysalueiden Infokorttijärjestelmän kehittäminen parantaa alueisiin liittyvien tietojen saatavuutta. Työn käynnistys kuuluu ensisijaisesti Tiehallinnolle,
- pääkaupunkiseudulla, erityisesti Helsingin alueella, on jatkossa nykyistä enemmän otettava huomioon kuorma-autoliikenteen pysäköinti- ja siirto- kuormaustarpeet ja pyrittävä yhä etsimään uusia ratkaisuja tilanteen hel- pottamiseksi, esim. millä edellytyksin maanalaisten tilojen käyttö kuorma- autoille olisi mahdollista.

9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Uudenmaan tiepiirin alueella kuorma-autoliikenteen merkittävimmät ongelmakohdat ovat pääkaupunkiseudulla ja sen lähiympäristössä. Myös itään suuntautuvan rajaliikenteen tarpeet ovat huomionarvoisia. Länsi-Uudellamaalla Hangon satamasta lähtevien kuljetusten osuus valtatie 25 raskaasta liikenteestä on merkittävä.

Vuosaaren sataman toiminnan käynnistyminen vuonna 2008 siirtää pääosan nykyisestä Helsinginniemen satamaliikenteestä Vuosaaren satamaan, jolloin Kehä III:n merkitys raskaan liikenteen reittinä korostuu.

Nykyisten kuljetusten työ- ja lepoaikasäädösten sekä kuljetusten tehokkuusvaatimusten kiristyessä kuorma-autojen levähdys- ja pysäköintialueiden sijainnin tarkoituksenmukaisuus korostuu. Myös palvelujen saatavuus alueilla on tärkeää, jotta lepoajalla tavoiteltu virkistäytyminen saavutettaisiin.

Pääkaupunkiseudulle suuntautuvat kuljetukset tarvitsevat riittävän laajat ja hyvin varustetut palvelualueet säteittäisten tuloväylien läheisyyteen riittävän lähelle pääkaupunkiseutua.

On toivottavaa, että erityisesti kuorma-autoille tarkoitetuista alueista olisi mahdollista tiedottaa ja myös opastaa alueille päätieverkolta. Miten opastus toteutetaan, on selvittettävä asia, sillä nykyisin tämän tyyppistä järjestelyä ei ole vielä toteutettu.

Palvelujen kehittäminen käyttömaksuihin perustuen saattaa osoittautua käytökelpoiseksi malliksi.

On osoittautunut hankalahkoksi löytää kaupunkialueilta sellaisia alueita, jotka kaupungit voisivat luovuttaa kuorma-autoliikenteen käyttöön. Aluesuunnittelussa ja kaavoituksessa kuorma-autoliikenteen tarpeen huomioonottaminen on usein toissijaista, ja muut toiminnot ajavat sen edelle.

Helsingin niemelle on suurilta kuorma-autoilta pääsy kielletty, jolloin keskustaluokse viävässä kuljetuksissa kuormat joudutaan siirtämään perävauuista auton vetovauun tavaratilaan, jotta rahti saataisiin perille. Alueista, joissa voitaisiin toteuttaa siirtokuormausta, on Helsingin niemen ympäristössä huutava pula. Olisikin toivottavaa, että aluesuunnittelussa otettaisiin huomioon myös siirtokuormauksen tarve aivan konkreettisesti. Muuten voidaan ajautua tilanteeseen, jossa siirtokuormausta tapahtuu kaukana pääkaupunkiseudun ulkopuolella ja kuorma-autot joutuvat ajamaan edestakaisin pitkiä matkoja siirtokuormausta paikan ja keskustaluokseiden määräpaikkojen välillä. Tämän seurauksena kuljetuskustannukset nousevat varmasti tarpeettomasti.

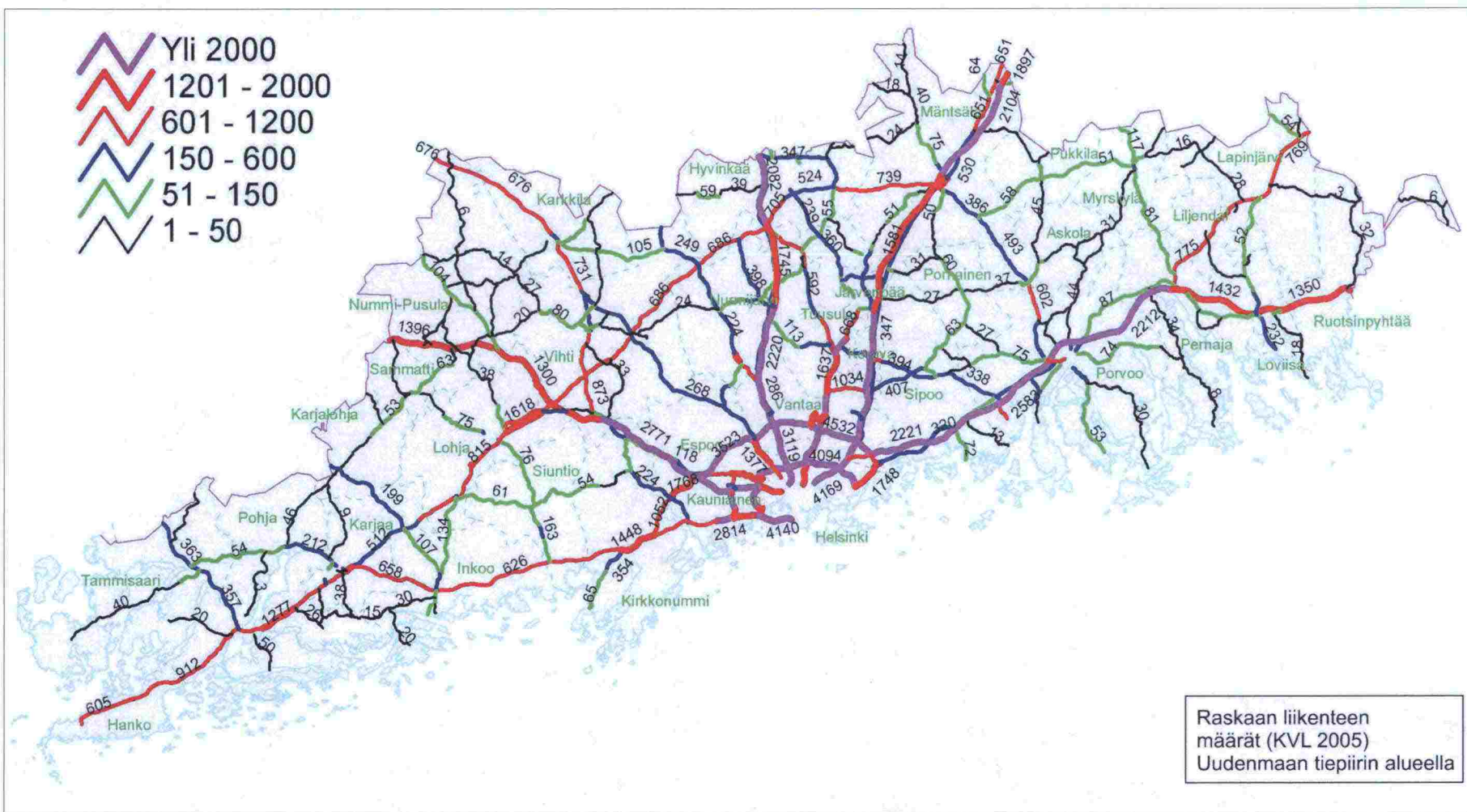
Kaavoitusohjeissa kuorma-autonkuljettajien asukaspysäköinti on pyritty otamaan huomioon, mutta käytännön toteuttaminen on osoittautunut vaikeaksi. Kuorma-autojen läsnäolo lähellä asutusta on asukkaiden taholta koettu usein vähemmän suotavaksi, ja kaupunkien virkamiehille on tehty lukuisia valituksia raskaasta liikenteestä sekä aloitteita kuorma-autoliikenteen poistamiseksi asuinalueiden läheisyydestä. Tästä huolimatta on kaavoittajien pyrittävä huolehtimaan myös kuljetusyrittäjien mahdollisuuksista asua kaupunkialueella.

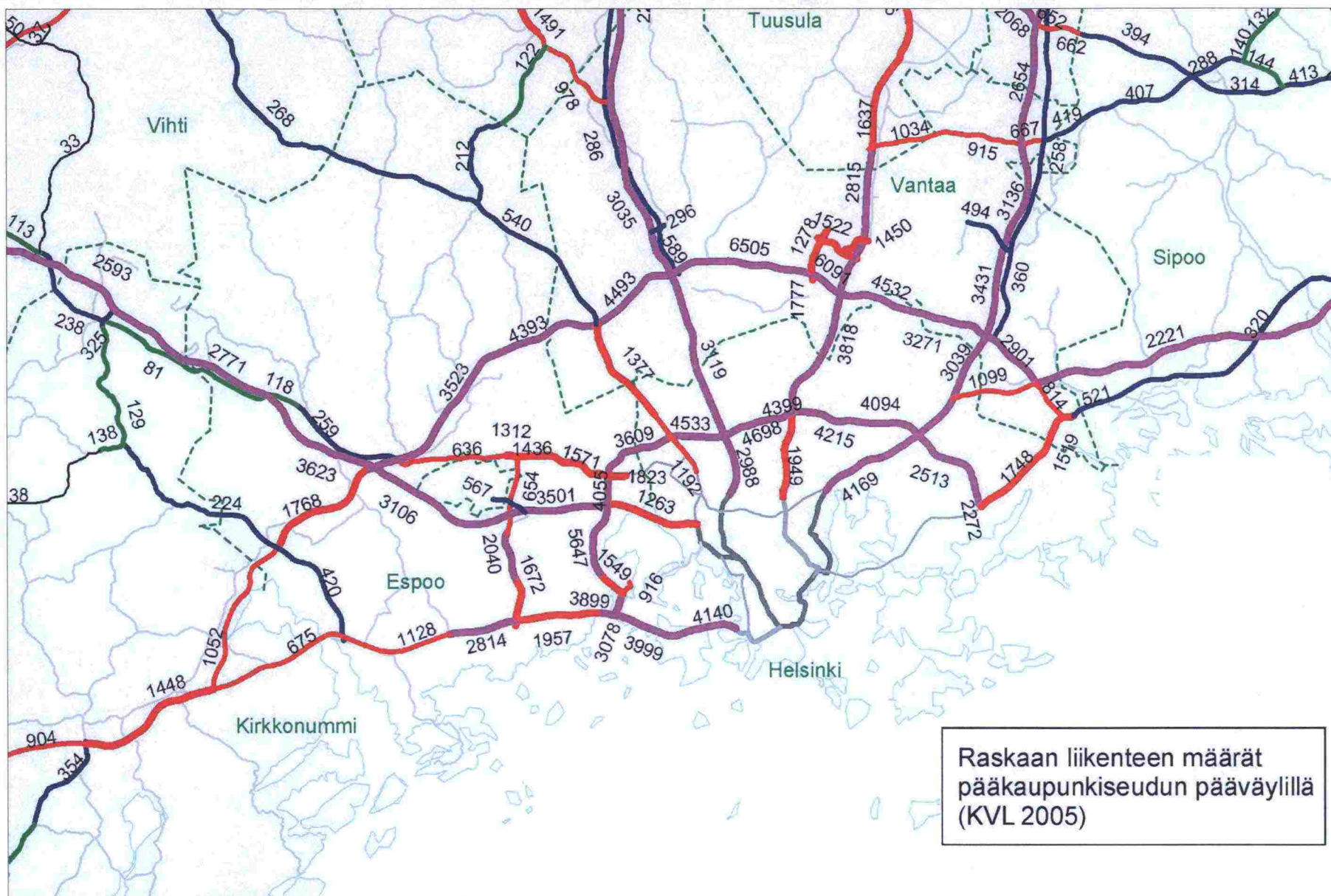
Kuorma-autoliikenteelle toimivien palvelu- ja levähdysalueiden kehittäminen pelkästään Tiehallinnon rahoituksella johtaa tilanteeseen, että kehittämistoimet saattavat siirtyä kauas tulevaisuuteen. Toteuttaminen vaatii tapauskohtaisesti yksityisen palvelusektorin, kuntien ja myös kuljetusalan etujärjestöjen yhteistyötä. Yksityisten palveluyrittäjien mukana olo rahoituksessa on mahdollista vain, jos hanke on heille liiketaloudellisesti kannattava.

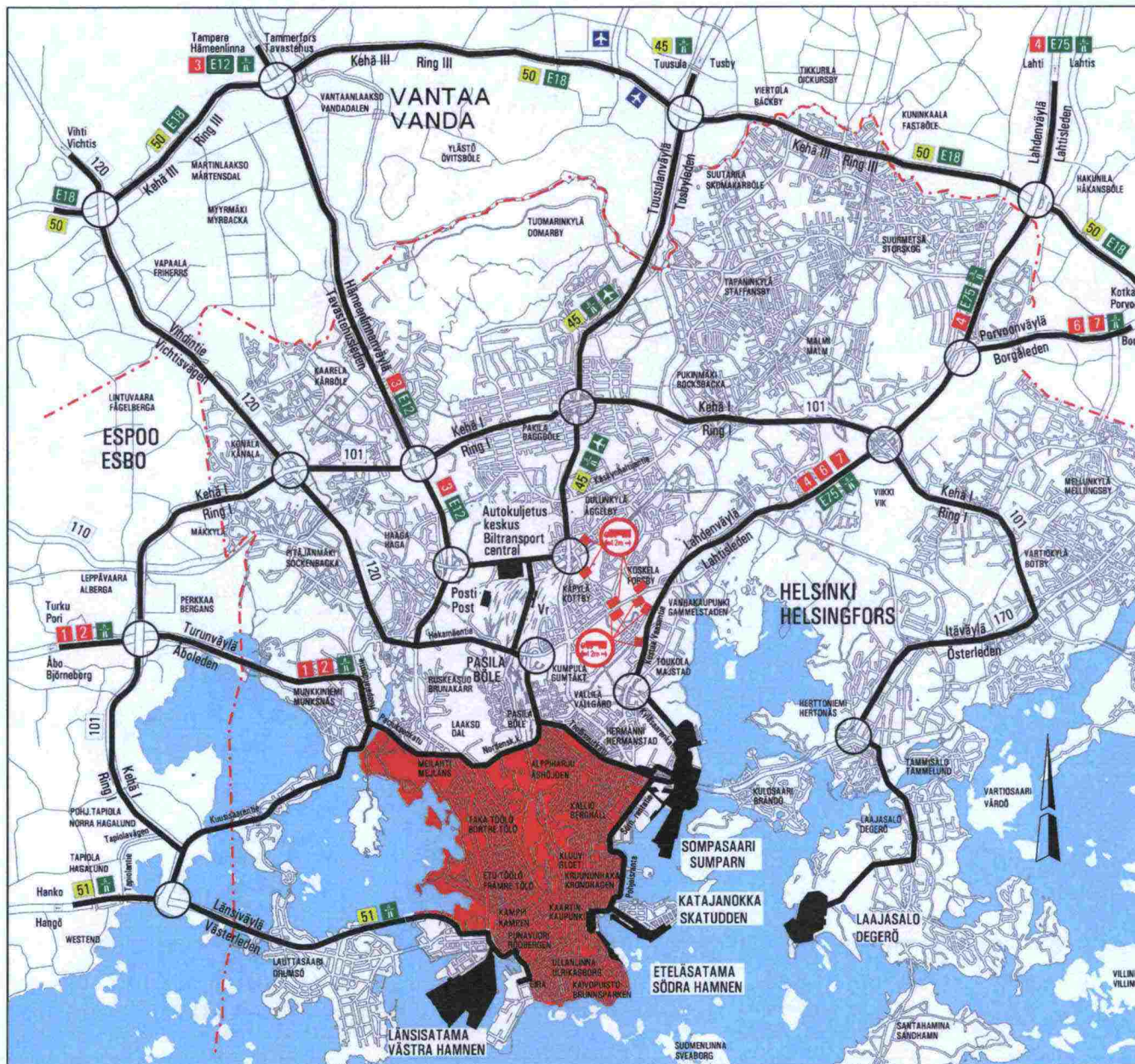
Jotta tässä esitetyt kehittämishankkeet käynnistyisivät, on Tiehallinnon (Uudenmaan tiepiirin) otettava hankkeiden vetäjän rooli, vaikka hankkeet eivät ahtaasti katsottuna kuuluisikaan suoraan tiehallinnon toimintaan ja päätäntävaltaan. Myös kuljetusyritysten etujärjestöillä on suuri merkitys osaltaan vastuun kantajina.

10 LIITTEET

- Liite 1 Raskaan liikenteen määrät (KVL 2005) Uudenmaan tiepiirin alueella
- Liite 2 Raskaan liikenteen määrät (KVL 2005) pääkaupunkiseudun pääväylillä
- Liite 3a Raskaan liikenteen reitit Helsingin alueella
- Liite 3b Vaarallisten aineiden kuljetusrajoitukset Helsingissä
- Liite 4 Palvien nesteiden kuljetukset (luokka 3)
- Liite 5 Muiden vaarallisten aineiden kuljetukset (ei luokka 3)
- Liite 6 Erikoiskuljetusreitit Uudenmaan tiepiirin alueella
- Liite 7 Nykyiset levähdys- ja pysäköintialueet Uudenmaan tiepiirin alueella
- Liite 8 Taulukot tierekisterin palvelualueista Uudenmaan tiepiirin alueella
- Liite 9 Kuorma-autojen käyttämät levähdysalueet
- Liite 10 Kuorma-autojen levähdyspaikat, kehittämis ehdotukset



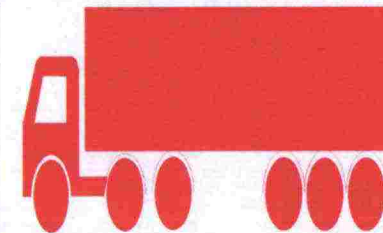




RASKAS LIIKENNE HELSINGISSÄ ja vaarallisten aineiden kuljetusrajoitukset

TUNG TRAFIK I HELSINGFORS och farliga ämnens transportbegränsningar

HEAVY TRAFFIC IN HELSINKI and the transport restrictions of dangerous goods



2005

Alue, jolle raskas liikenne (pituus yli 12 m) on kielletty.
Ei koske linja-autoja eikä erityisluvan saaneita.
Luvan myöntää liikennesuunnitteluosasto puh. 1691
Kansakoulukatu 1A, PL2100 00099 Helsinki

Område, där tung trafik (längd över 12 m) är förbjuden.
Gäller ej bussar och fordon med specialtillstånd.
Tillståndet ger trafikplaneringsavdelningen tel. 1691
Folkskollegatan 1A, PL2100 00099 Helsingfors
Area where lorries over 12 meters are forbidden.
Particular licence can be obtained from the Traffic
planning department tel. 1691
Kansakoulukatu 1A, PL2100 00099 Helsinki

Suosittelavat ajoreitit satamien ja ulosmenotien
välillä.
Lämpliga färdvägar mellan hamnar och
utfallsleder.
Recommendable routes between harbours and
main roads.

Vaarallisten aineiden kuljetusrajoitukset kääntöpuolella.
Farliga ämnens transportbegränsningar finns på baksidan.
The transport restrictions for dangerous goods overleaf.

0 1000 2000 3000 4000m


**HELSINGIN
SATAMA**
HELSINGFORS HAMN ■ PORT OF HELSINKI

1.2.2005


Selvitys kuorma-autoliikenteelle tarvittavista pysäköinti- ja levähdysalueista
Uudenmaan tiepiiriin alueella
LIITTEET

Lite 3a


Vaarallisten aineiden kuljetusrajoitukset Helsingissä
Farliga ämnens transportbegränsningar i Helsingfors
The transport restrictions for dangerous goods in Helsinki




Ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetus on aina kielletty




Transport av farliga ämnen i grupp A är alltid förbjuden




Transport of dangerous goods of group A is always forbidden




Under rusningsstider är transport av farliga ämnen i grupp A till området förbjuden



Under övrig tid är genomfart med mycket farliga ämnen av grupp B förbjuden



During rush hours no transport of dangerous goods of group A is not allowed to the area



At other times no through transport of extremely dangerous goods of group B

Roukka-alkona ryhmän A (LVM-asetus 277/2002) vaarallisten aineiden kuljetus alueelle on kielletty. Muina aikoina ryhmän B vaarallisten aineiden läpäisy on kielletty.

Under rusningsstider är transport av farliga ämnen i grupp A till området förbjuden. Under övrig tid är genomfart med mycket farliga ämnen av grupp B förbjuden.

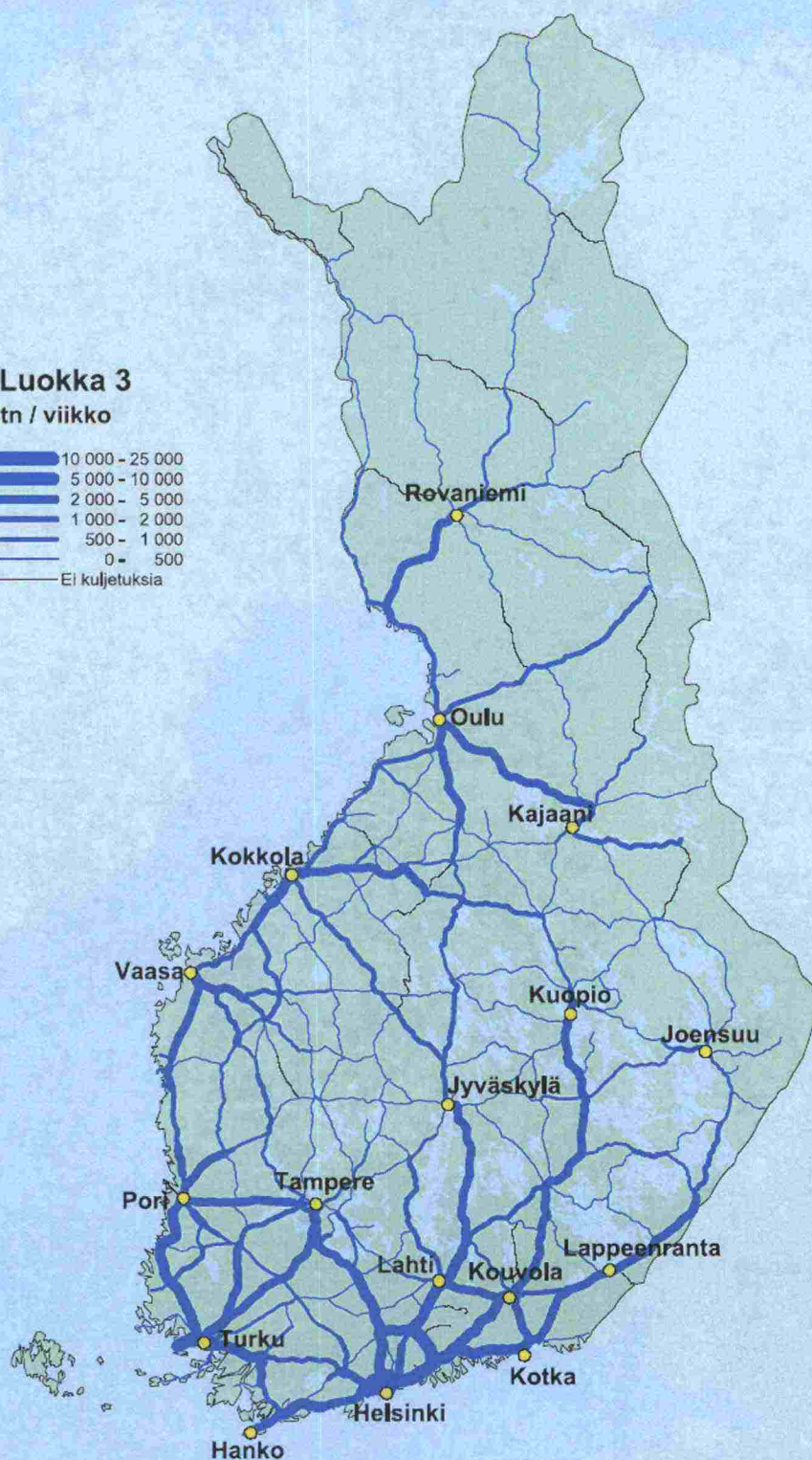
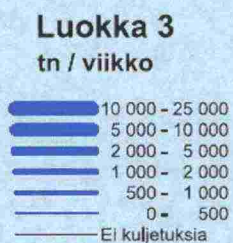
During rush hours no transport of dangerous goods of group A is not allowed to the area. At other times no through transport of extremely dangerous goods of group B

Ajoreitit Länsisataman ja ulosmenoteiden välillä
Körtrutter mellan Västra hamnen och utfartsleder
Routes between West Harbour and main roads

Ajoreitit Eteläsataman, Katajanokan ja Sompasaaren (Sörnässten satama) sekä ulosmenoteiden välillä.
Körtrutter mellan Södra hamnen, Skatudden, Sumparn (Sörnäs hamm) och utfartsleder.
Routes between South Harbour, Katajanokka, Sompasaari (Sörnäinen Harbour) and main roads.

Maantiekuljetukset 2002

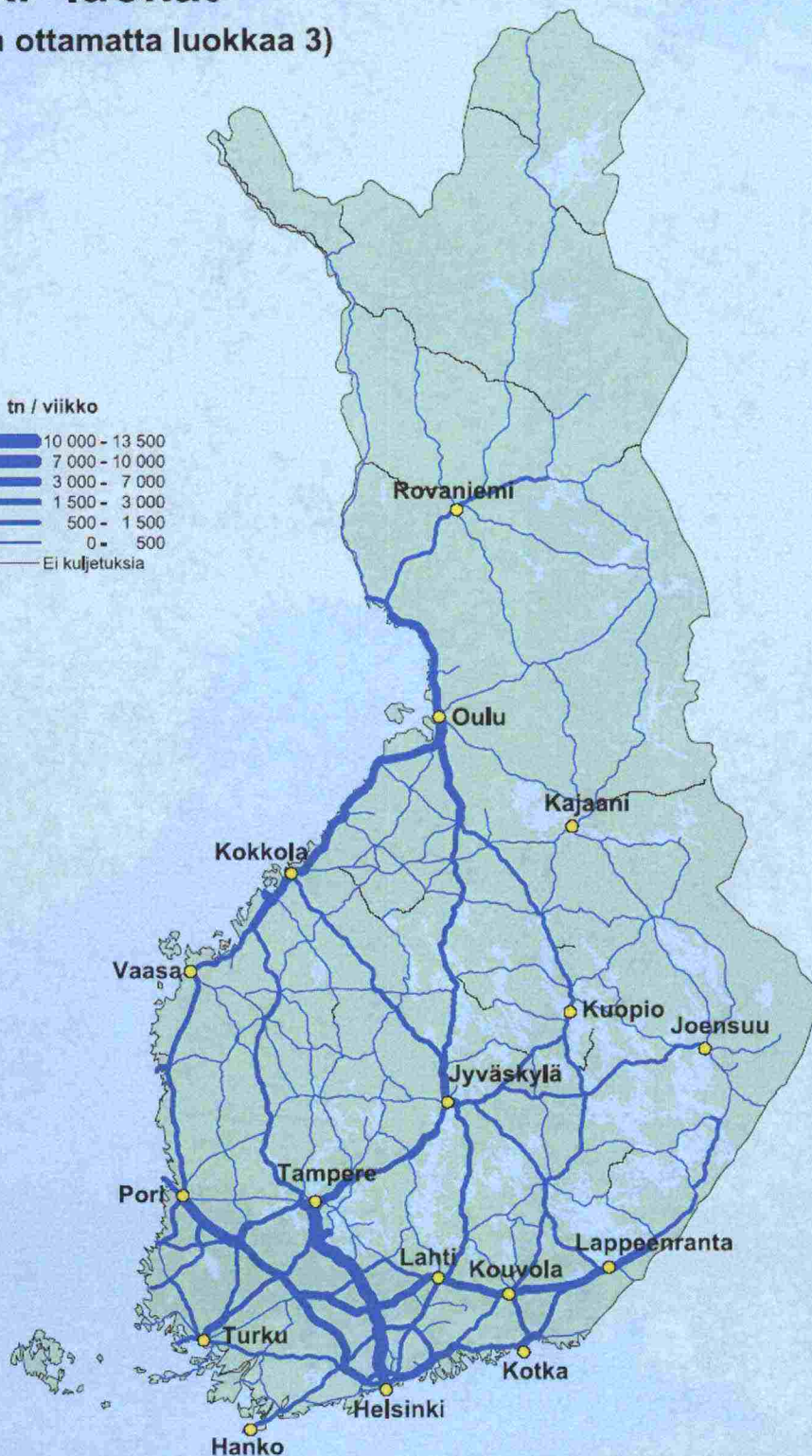
Palavat nesteet

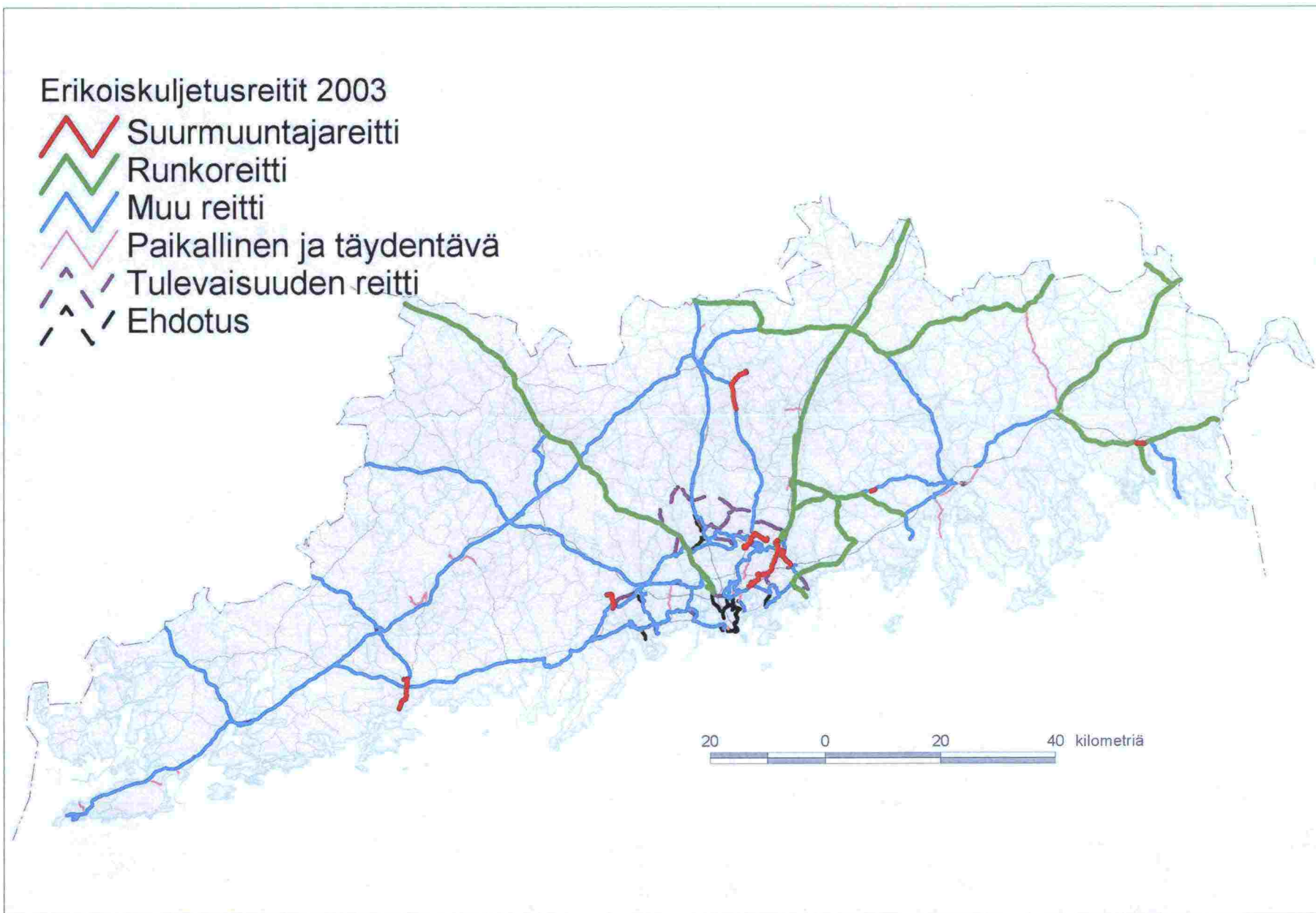


Maantiekuljetukset 2002

Kaikki luokat

(Lukuun ottamatta luokkaa 3)





Nro	Tie /tieosa /etäisyys	Alueen nimi	Levähdys- /Pysäköimis- / Palvelualue/Opastuskarttapiste	Ravintola	Kanvika	Kioski	Valaistus	Käymälä	Pinta-ala	Yhdistelmäajon. pysäköinti paikka- arvio (Tiehallinto 20.9.2005)
53	1/ 06/ 4456	Nupurin levähdysalue I	L2			X	X	X	2100 m ²	3
54	1/ 06/ 4194	Nupurin levähdysalue II	L1			X	X	X	2482 m ²	4
56	1/ 11/ 0	Myllylammen levähdysalue	L1		X		X	X		9
57	1/ 11/ 6694	Hiideveden levähdysalue I	L2						1205 m ²	4
59	1/ 12/ 300	Hiideveden levähdysalue II	L2		X	X	X	X		3
169	1/ 14/ 3561	Saukkolan pysäköimisalue	P2						2533 m ²	
64	2/ 05/ 1600	Kirjavanjärven levähdysalue	L1		X		X	X	1283 m ²	5
70	2/ 16/ 840	Mustakaiden levähdysalue I	L2				X	X	371 m ²	
71	2/ 16/ 1204	Mustakaiden levähdysalue II	L2			X	X	X	896 m ²	
72	2/ 16/ 5200	Vuotinaisten pysäköimisalue	P2				X		632 m ²	
74	2/ 18/ 3000	Honkolan levähdysalue	L					X		
48	3/ 103/ 2600	Keimolan läntinen palvelualue	L1	X			X	X	17000 m ²	13
49	3/ 103/ 2500	Keimolan itäinen palvelualue	L1	X			X	X	19000 m ²	12
51	3/ 106/ 5209	Karhukorven levähdysalue	L1		X		X	X	10000 m ²	11
52	3/ 107/ 822	Nummenniityn levähdysalue	L1		X		X	X	10000 m ²	18
32	4/ 106/ 2154	Leppäkorven levähdysalue II	L2			X	X	X	1054 m ²	4
33	4/ 106/ 1827	Leppäkorven levähdysalue I	L2			X	X	X	1054 m ²	3
35	4/ 109/ 5758	Ohkolan pysäköimisalue I	P2				X	X	374 m ²	9
36	4/ 109/ 5906	Ohkolan pysäköimisalue II	P2				X	X	365 m ²	9
37	4/ 111/ 1773	Hirvivaaran levähdysalue	L1	X			X	X	Tuuliruusu	17
40	4/ 114/ 3335	Kaukalammen levähdysalue I	L2				X	X	3383 m ²	
41	4/ 114/ 3529	Kaukalammen levähdysalue II	L2				X	X	3150 m ²	
1	7/ 02/ 2310	Stora Dammen I	L2				X	X	812 m ²	3
2	7/ 02/ 3026	Stora Dammen II	L2				X	X	702 m ²	2
3	7/ 04/ 2594	Siponlahden palvelualue	L1	X			X	X	Rantatuuli	
4	7/ 06/ 2215	Hirvimetsän levähdysalue I	L2				X	X	2091 m ²	5
5	7/ 06/ 2215	Hirvimetsän levähdysalue II	L2				X	X	1136 m ²	5
9	7/ 09/ 2046	Kiialan levähdysalue	L2		X		X	X	3254 m ²	7
10	7/ 09/ 3344	Järnbölen levähdysalue	L2		X		X	X	3115 m ²	7
11	7/ 12/ 2978	Tammion levähdysalue I	L2				X	X	3591 m ²	
12	7/ 12/ 2395	Tammion levähdysalue II	L2				X	X	3432 m ²	
14	7/ 18/ 2295	Kronoskogenin L-alue	L2				X	X	5899 m ²	
15	7/ 18/ 2296	Kronoskogenin L-alue	L2				X	X	4867 m ²	
87	25/ 06/ 740	Lappohjan Korsun museo pys.alue	P2							
89	25/ 06/ 700	Korsun pysäköimisalue	P2							
93	25/ 11/ 3420	Horsbäckin levähdysalue I	L2				X		2472 m ²	
94	25/ 11/ 3912	Horsbäckin levähdysalue II	L2				X		1062 m ²	
110	25/ 23/ 2498	Nummelanharjun levähdysalue II	L2				X		991 m ²	
111	25/ 23/ 2413	Nummelanharjun levähdysalue I	L2			X	X	X	1846 m ²	
114	25/ 29/ 4047	Märkiön levähdysalue	L2				X	X	3180 m ²	
115	25/ 34/ 1097	Ridasjärven pysäköimisalue II	L2						432 m ²	
116	25/ 34/ 940	Ridasjärven pysäköimisalue I	P2				X		448 m ²	
117	25/ 34/ 5008	Keravajärven levähdysalue I	L2				X		1140 m ²	
118	25/ 34/ 5037	Keravajärven levähdysalue II	L2			X	X	X	1180 m ²	
119	25/ 35/ 2343	Riitasuon pysäköimisalue	P2						798 m ²	

[illegible]

ISSN 1457-9871
ISBN 951-803-742-6
TIEH 3201008